

TM071 Påbud fra Arbejdstilsynet vedr. tømning af affaldskurve (need to risiko) (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	X
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	X
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder de løsninger for tømning af affaldskurve, der vil tilvejebringe de arbejdsmiljømæssige forbedringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen skal implementere for at efterleve påbud og varslede påbud fra Arbejdstilsynet. Teknik- og Miljøudvalget fik i Overførselssagen 2023/2024 bevilling i et år, og der er således tale om et bevillingsudløb til Budget 2025. Derudover indeholder budgetnotatet et tilvalg om muligheden for at gennemføre sundhedstjek af de berørte medarbejdere, der blev bestilt af Teknik- og Miljøudvalget den 19. august 2024.

Need to risiko

Der er tale om need to, da påbud fra Arbejdstilsynet skal efterleves iht. Arbejdsmiljølovgivningen.

Arbejdstilsynet kan som myndighed stoppe forvaltningens drift af de manuelt tømte affaldskurve, hvis forvaltningen ikke implementerer løsninger, som Arbejdstilsynet kan godkende.

Baggrund

Arbejdstilsynet har ved besøg på en af forvaltningens driftspladser i januar og juni 2023 identificeret en række arbejdsmiljøproblemer i forbindelse med den manuelle tømning af affaldskurve. Det gælder særligt Københavnerkurvene, der udgør cirka 3.500 kurve ud af byens cirka 5.500 kurve. Problematikkerne omfatter både kontakt med biologiske agenser (mikroorganismer i luften) og tunge løft, bæring og løft i fingerspidserne.

Efter det første besøg fra Arbejdstilsynet modtog forvaltningen et påbud om at udarbejde en biologisk arbejdspladsvurdering (APV). Efter det andet besøg blev der givet et påbud om håndtering af biologiske agenser i forbindelse med tømningsopgaven. Begge påbud er blevet imødekommet på den konkrete driftsplads i løbet af andet halvår 2023, og planlægningen af implementeringen på forvaltningens øvrige driftspladser er påbegyndt i januar 2024.

Arbejdstilsynet har varslet yderligere påbud vedrørende tunge løft, fingerløft og bæring efter besøgene i 2023. Disse påbud vil blive givet, hvis forvaltningen ikke arbejder målrettet på at finde løsninger, der forbedrer forholdene. Arbejdstilsynet vil genbesøge



driftsenhederne i 2024. I yderste konsekvens kan Arbejdstilsynet som myndighed stoppe forvaltningens drift af de 3.500 manuelt tømte affaldskurve, hvis forvaltningen ikke implementerer varige løsninger, som Arbejdstilsynet kan godkende.

Budgetnotatet indeholder en fortsættelse af den eksisterende minimumsløsning med anvendelse af poser vedr. kontakt med biologiske agenser, bedre værnemidler, nye kurveindsatser med håndtag samt indførelse af regelmæssige vejninger af affaldskurvene. Alle disse tiltag er i 2024 finansieret med en bevilling fra Overførselssagen 2023/2024. Såfremt bevillingen udløber kan forvaltningen ikke fortsætte implementeringen af de nødvendige tiltag.

Indhold

Påbud og varslede påbud fra Arbejdstilsynet er givet til en specifik driftsenhed, men har betydning for alle driftsenheder, der udfører manuel affaldstømning af samme type affaldskurve. Forvaltningen skal derfor implementere løsningerne på tværs af alle enheder, der arbejder med denne opgave.

Arbejdet udføres gennem to hovedinitiativer:

- Implementering af løsninger vedrørende kontakt med biologiske agenser og udarbejdelse af en biologisk arbejdspladsvurdering (i overensstemmelse med påbud).
- Implementering af løsninger vedrørende tungt løft, bæring og løft i fingerspidser (i overensstemmelse med de varslede påbud).

Teknik- og Miljøforvaltningen udfører i gennemsnit 4.500 tømninger om dagen, hvor antallet af tømninger varierer afhængigt af lav- eller højsæson og den enkelte affaldskurv.

Der er tale om minimumsløsninger, som forvaltningen skal implementere for at efterleve Arbejdstilsynets påbud. Hvis de foreslåede løsninger ikke opnår varig finansiering i budgetforhandlingerne, skal Teknik- og Miljøudvalget derfor tage stilling til, hvordan opgaven og den medfølgende udgift skal finansieres, da den er uundgåelig.

Løsningerne kan ikke skaleres.

Budgetnotatet indeholder ligeledes et tilvalg om at gennemføre et sundhedstjek, af de berørte medarbejdere, som er i berøring med biologiske agenser og udfører tunge løft.

Løsning på kontakten med biologiske agenser (modtagne påbud)

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en biologisk APV på baggrund af det første påbud fra Arbejdstilsynet. Teknik- og Miljøforvaltningen fik efterfølgende et påbud, fordi medarbejderne kommer i for tæt kontakt med de biologiske agenser, når de bærer og tømmer affaldskurven ind i komprimatorvognen.

Arbejdstilsynet har godkendt en løsning, hvor der anvendes poser i affaldskurvene, som medarbejderne skal lukke, når de bærer og tømmer affaldskurven. Posen afskærer medarbejderne fra kontakten med de biologiske agenser, og samme løsning anvendes i øvrige større byer i Danmark. Da Teknik- og Miljøforvaltningen foretager ca. 1,6 mio. tømninger om året svarende til ca. 4.500 tømninger af affaldskurve om dagen af de 3.500 københavnerkurve, vil løsningen med poser give en merudgift til indkøb af poser på 1,9 mio. kr. årligt i 2025 og frem. De foreslåede poser er en minimumsløsning.

Løsningen medfører samtidig et øget tidsforbrug for medarbejderne, når de tømmer en affaldskurv ift. den nuværende arbejdsgang uden poser svarende til 6,4 ekstra årsværk De



6,4 årsværk vil i praksis være fordelt på fastansatte og sæsonarbejdere. Det øgede tidsforbrug medfører merudgifter for 2,9 mio. kr. årligt i 2025 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen har estimeret omfanget af det øgede tidsforbrug ved tømningerne på baggrund erfaringerne af implementeringen af poserne i alle byens affaldskurve, der blev bevilliget i 2024 i Overførselssagen 2023/2024. Teknik- og Miljøforvaltningen anvender dog en højere årstimenormering for de anmodede årsværk, hvilket medfører, at forvaltningen anmoder om færre midler hertil.

Medarbejderne skal derudover – som følge af den biologiske APV – anvende flere værnemidler, der giver en bedre beskyttelse mod biologiske agenser, når de vasker bilerne. Forvaltningen har i 2024 købt personlige værnemidler til 230 medarbejdere i henhold til arbejdstilsynsbekendtgørelsen. Fremover skal de anvende sikkerhedshjelm med visir, åndedrætsværn med P3-filter samt en kittel. Dette medfører en varig udgift på 0,1 mio. kr. årligt i 2025 og frem.

Løsninger på tunge løft, bæring og løft i fingerspidser (varslede påbud)

Arbejdstilsynet har varslet påbud vedrørende tunge løft, bæring og fingerløft, hvis ikke forvaltningen finder løsninger på disse arbejdsmiljøudfordringer.

Løsning på fingerløft

Arbejdstilsynet vurderer, at fingerløft er u hensigtsmæssige, da de giver stor risiko for overbelastning og skader. Medarbejderne løfter og bærer i dag kurveindsatserne i fingerspidserne på grund af indsatsens design. Forvaltningen vurderer, at indkøb af nye kurveindsatser med montering af håndtag til alle byens Københavnerkurve kan imødegå det varslede påbud. Det medfører udgifter for 0,5 mio. kr. i 2025, samt en varig udgift på 0,05 mio. kr. i 2026 og frem til ekstraomkostningen til håndtag ved løbende udskiftning af indsatser.

Løsning på tunge løft /lift på bilerne

Medarbejderne udfører ofte tunge løft, når de løfter indsatsen ud af affaldskurven, og når de tømmer den ind i komprimatorbilen. Forvaltningen monterer en lift på komprimatorbilerne, så medarbejderne ikke skal løfte affaldskurve, når de tømmer dem. Montering af lifte medfører en engangsudgift på 3,3 mio. kr. i 2025 og 0,8 mio. kr. i 2026 og frem til vedligeholdelse af liftene. De forventede udgifter til lifte er ca. 2,0 mio. kr. større end forvaltningens oprindelig estimat. Det nuværende estimat er baseret på den markedsdialog, som forvaltningen har haft siden forhandlingerne om Overførselssagen 2023/2024.

Forvaltningen vil derudover reducere antallet af tunge løft ved at flytte affaldskurve, ændre tømningsskema eller udskifte en mindre andel af byens affaldskurve til maskinelt tømte affaldskurve. Teknik- og Miljøforvaltningen vil fremover veje indsatserne for at få så præcist et vidensgrundlag som muligt på de tunge løft. Forvaltningen vil anvende målinger til løbende at evaluere kurvenes placeringer og driften af byens manuelt tømte affaldskurve. Forvaltningen vil i 2024 foretage to målinger og én årlig måling i 2025 og frem. Det giver merudgifter på 0,1 mio. kr. i 2025 og frem. Forvaltningen vil lave de første forsøg med omplacering og udskiftning af et mindre antal kurve i 2024 for at kunne evaluere på effekten af tiltaget, inden tiltaget sættes i gang på bydækkende niveau i 2025.

Løsning på bæring

Det er i mange tilfælde nødvendigt at bære affaldskurvene mere end to meter i forbindelse med tømning. Afstanden skærper kravene til den maksimale vægt, som



medarbejdere må løfte i henhold til Arbejdstilsynets regler. Det er derfor nødvendigt at nedbringe behovet for bæring. Forvaltningen anbefaler følgende løsninger:

1. Forvaltningen vil reducere omfanget af bæring ved at anvende mindre alternative køretøjer, der kan komme tættere på affaldskurvene. Forvaltningen undersøger mulighederne for dette i 2024 og implementerer fra 2025 nye køretøjer over en 3-årig periode. Det er forvaltningens forventning, at det vil medføre merudgifter på 0,9 mio. kr. årligt i perioden 2025-2027.
2. Forvaltningen vil samtidigt flytte nogle af byens manuelt tømte affaldskurve, så de almindelige køretøjer kan komme tættere på affaldskurven og omstille andre kurve til maskinelt tømte kurve. Det medfører udgifter på 2,1 mio. kr. i 2025 samt øgede driftsudgifter i 2026 på 2,3 mio. kr. og 0,5 mio. kr. i 2027 og frem som følge af et forøget tidsforbrug på tømning af disse kurve, da det blandt andet tager længere tid at trække kurveindsatserne hen til køretøjet ved maskinel tømning i forhold til at bære.

De ovenstående tiltag er de nødvendige minimumsløsninger for at sikre et ordentligt arbejdsmiljø der imødekommer påbud fra Arbejdstilsynet. Forvaltningen vil i de kommende år vurdere muligheden for at implementere en mere automatiseret tømning af affaldskurve. En automatiseret affaldstømning forudsætter dog en større omlægning af forvaltningens affaldstømning og vil medføre behov for investeringer i opsætning af nye typer affaldskurve samt materiel til affaldstømningen.

Tilvalg. Sundhedstjek af berørte medarbejdere

Som et tilvalg til ovennævnte løsninger kan der gennemføres et sundhedstjek af 230 medarbejdere i de klassiske driftsområder, der har berøring med biologiske agenser og udfører tunge løft. Med tilvalget afsættes midler til sundhedstjek i 2025, samt til vikarudgifter mhp. at dække det tidsforbrug, der går fra den daglige drift til at gennemføre sundhedstjekket, svarende til to timer pr. medarbejder. Samlet vil det have serviceomkostninger i 2025 på 0,9 mio./kr. i 2025.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Minimumsløsning med poser + nye tiltag</i>						
Poser indkøb	Service	1.895	1.895	1.895	1.895	7.580
Ekstra ressourceforbrug til affaldstømning	Service	2.869	2.869	2.869	2.869	11.476
Værnemidler i forbindelse med vask af biler	Service	106	106	106	106	424
Ny indsatser med håndtag	Service	493	53	53	53	652
Vejning af kurve	Service	143	143	143	143	572
Lift på biler	Service	3.250	813	813	813	5.689
Nye supplerende køretøjer	Service	937	937	937	0	2.811
Omplacering og ændring af kurve infrastruktur	Service	2.065	2.312	493	493	5.363
Udgifter til minimumsløsning	Service	11.758	9.128	7.309	6.372	34.567
<i>Tilvalg. Sundhedstjek af berørte medarbejdere</i>						



Sundhedstjek af berørte medarbejdere	Service	910	0	0	0	910
Udgifter til tilvalg	Service	910	0	0	0	910
Udgifter i alt		12.668	9.128	7.309	6.372	35.477

Risikovurdering og proces

Flere af opgaverne i det samlede løsningsforslag skal i udbud, og det kan påvirke tidsplanen. Flere af tiltagene er endnu ikke godkendt af Arbejdstilsynet, hvilket kan påvirke tidsplan og løsningsrum. Det gælder alle de nævnte løsninger på udfordringer med bæring og tunge løft. Forvaltningen arbejder med at udvikle løsninger indenfor den ramme og de retningslinjer, som Arbejdstilsynet har stukket ud og på den baggrund forventer forvaltningen, at løsningerne kan godkendes, når de er færdigudviklet.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2025p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Indkøb og implementering af minimumsløsninger til håndtering af påbud vedr. biologiske agenser mv.	TMU	1000 – Ordinær drift	11.758	9.128	7.309	6.372	34.567
Tilvalg. Sundhedstjek af berørte medarbejdere	TMU	1000 – Ordinær drift	910				910
Serviceudgifter i alt			12.668	9.128	7.309	6.372	35.477

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2023-2024 blev der afsat 4,1 mio. kr. på service til håndtering af påbud fra Arbejdstilsynet vedr. manuel tømning af affaldskurve og kontakt med mikroorganismer fra affaldet i den forbindelse. Midlerne blev afsat med udgangspunkt i, at det kun skulle dække merudgiften ved at implementere løsningen i andet halvår af 2024.

1.000 kr., løbende p/l	2024
Overførselssagen 2023-24	4.060
Afsatte midler i alt	4.060

TM080 Projektering mhp. renovering af Langebros broklapper (need to)



Kategorisering	
Need to	x
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder projektering med henblik på renovering af Langebros broklapper. Kontravægtene i broklapperne er meget rustne, og det reducerer stålkonstruktionens bæreevne. Projekteringen afsluttes med et udbudsmateriale, som beskriver renoveringsplanen.

Need to renovering

Renovering af Langebros broklapper er need to, da der er en risiko for, at forvaltningen på et uforudsigeligt tidspunkt vil være tvunget til at lukke for al trafik over Langebro på ubestemt tid. Hovedårsagerne er:

- Broen kan sætte sig fast på et uventet tidspunkt, da det ikke er muligt at fastlægge, hvornår kontravægtene pludselig falder ned eller sætter sig fast.
- At vridningerne i klapperne og kontravægtene ved broåbningerne er komplekse, hvorfor det er uvist, i hvilket omfang de øger risikoen for akut skade på Langebros bevægelige konstruktionsdele og maskineri.

Udgiften til projektering er en minimumsløsning for at kunne få det nødvendige grundlag for at planlægge renoveringen af broen.

Hvis der ikke afsættes midler til projekteringen i Budget 2025, øges risikoen for, at den forventede renovering ikke igangsættes på det rigtige tidspunkt. Det øger risikoen for, at kontravægtene sætter sig fast, eller større dele af dem falder ned med den konsekvens, at Langebros broklapper ikke kan åbne eller lukke. Dette vil påvirke trafikken over og under broen, mens skaden udbedres. I givet fald vil det mest sandsynlige være, at udbedringsperioden bliver langvarig. Langebro er kritisk infrastruktur, hvorfor en lukning af al trafik over broen vil få store konsekvenser for fremkommeligheden i byen.

Baggrund

Renovering af Langebro er inddelt i faserne A-C. Fase A vedrører akut renovering af betonkonstruktionen for at forhindre vandsivning i at nedbryde betonkonstruktionen. Fase A havde samlede udgifter for 36,3 mio. kr., der primært er finansieret af uforbrugte midler fra bropakke 2a og 3a (BR d. 26. marts 2020). Fase B vedrører gennemgribende renovering af murværk og betonkonstruktionen. Udgifterne på 258 mio. kr. blev finansieret i Budget 2021. Fase C vedr. renovering af broklapper blev ikke finansieret i Budget 2021, da arbejdet først skulle udføres i 2026-2029. Fase C består af to dele: C1 (projekteringsfase) i perioden 2025-2026 og C2 (udførelsesfase) i perioden 2027-2029,



som er hovedrenoveringsplanens sidste fase. Herudover forventer forvaltningen, at der skal ske en omisolering af broen efter 2030 i henhold til hovedrenoveringsplanen for Langebro (BR d. 26. marts 2020). Ved en omisolering skal slidlag, bærelag og den vandtætte membran på betonkonstruktionen udskiftes på Langebro. Forvaltningen har på nuværende tidspunkt ikke forudsætninger for at sandsynliggøre, hvad finansieringsbehovet til omisolering i 2030 bliver, men forventer at skulle søge finansiering til dette formål. Forvaltningen vil i forbindelse med udførelsesfase (C2) til Budget 2027 give et skøn på forventet estimat på omisolering af broen.

Til Budget 2021, hvor der blev afsat midler til fase B, var skadesomfanget på kontravægtene ikke så belyst som nu. Der var kun registreret et mindre renoveringsbehov på kontravægtene og på opretning af én af Langebros klapper. I forbindelse med forberedelser til renoveringen af broklapperne igangsatte forvaltningen sammen med rådgiver i 2022 en nærmere undersøgelse af renoveringsbehovet, der konkluderer, at skadesomfanget er betydeligt større end tidligere antaget.

Forvaltningen har løbende forsøgt at håndtere udfordringerne, men uden at dette har kunne rette op på det substantielle og accelererende skadesomfang, som forvaltningen nu er vidne til.

For at sikre broklappernes levetid er der behov for at igangsætte en projekteringsfase (C1) i perioden 2025-2026 med henblik på en udførelsesfase (C2) i perioden 2027-2029. I projekteringsfasen skal forvaltningen sammen med rådgiver:

- Afklare skadesomfanget
- Skabe grundlag for at prioritere udbedringsmetoderne
- Udarbejde udbudsmateriale for udførelse af skadesudbedringen.

Herefter vil der til Budget 2027 være grundlag for at beslutte en igangsættelse af den efterfølgende udførelsesfase. Forvaltningen skønner, at udførelsesfasen (C2) på nuværende tidspunkt har estimerede udgifter på mellem 315 mio. kr. og 415 mio. kr.

Projektet er need to renovering, da projekteringsfasen er en forudsætning for den efterfølgende udførelse af renoveringen af broklapperne. Såfremt der ikke gives midler til formålet, risikeres det, at Langebro på et uplanlagt og uforudsigeligt tidspunkt må lukke for al trafik over broen på ubestemt tid.

Indhold

Langebro er en oplukkelig klapbro, hvis bæreevne afhænger af, om broklapperne kan låse sig sammen på midten, når de lukker. Denne bue-effekt, der opstår når broklapperne mødes på midten, er afgørende for en funktionel og sammenhængende bro. Samtidig med at broklapperne går op, ruller broklapperne baglæns. Denne åbningsmetode kendes fra andre klapbroer, men kun få af disse klapbroer har to meget brede broklapper som Langebro.

Dette giver en kompleksitet, hvor der ikke findes standardløsninger, og hvor der ikke er mulighed for at indhente relevante erfaringer fra tilsvarende broer. Alt, hvad der skal designes og konstrueres, skal bygges sammen med eksisterende konstruktioner og bevægelige konstruktionsdele i en rumlig geometri, hvor mange dele vil skulle fremstilles til formålet.

Langebros to broklapper har en fast og en løs kontravægt, som begge er meget rustne på grund af mange års vandpåvirkning, jf. bilag 1. Rustent stål har ingen bæreevne og fylder op til ti gange mere end stål, der ikke er rusten. Dette medfører to hovedproblemstillinger:



- Kontravægtene kan sætte sig fast eller falde ned. Bæreevnen i kontravægtenes bærende rustne stålbjælker er ukendt og der findes ikke målemetoder, som kan fastlægge bæreevnen. Dette skyldes, at stålbjælkerne er omstøbt af beton, der er fyldt med tilfældigt stålskrot. Det er derfor ikke muligt at vurdere, hvilken restlevetid kontravægtenes bærende stålbjælker har.
- Stålskrottet i kontravægtenes beton bliver større på grund af rustdannelse. Det betyder, at kontravægtene har udvidet sig så meget, at den faste kontravægt dels beskadiger Langebros brokonstruktion ved broåbninger og dels trykker på den gitterkonstruktion, som skal sikre broklappernes stivhed. Dertil kommer, at der falder betonstykker og stålskrot af kontravægtene.

Derudover er der skævheder i broklappernes geometri og bevægelser, hvilket giver en øget belastning af broklappernes bærende bueplaner (lodrette stålkonstruktioner som bærer vejbanen) og gitterkonstruktion samt et øget slid på Langebros bevægelige konstruktionsdele og maskineri.

Forvaltningen har fået udført en test, der viser, at der er risiko for, at større betonstykker og stålskrot, som falder ned fra den løse kontravægt, sætter sig i klemme mellem den faste og den løse kontravægt, når klapperne ruller baglæns, og broen åbner for gennemsejling. Hvis dette sker, vil den løse kontravægt blive trukket ind i brokonstruktionen, hvilket vil medføre omfattende skader på maskineri og bevægelige konstruktionsdele samt en uvarslet lukning for al trafik over og under Langebro.

Projekteringsfasen indledes med en afklaringsfase, hvor prioriteter og principper fastlægges således, at behovet for nødvendige beslutninger identificeres for hver af broklappernes hovedelementer. Projekteringsudgiften beløber sig til 38 mio. kr., der afsættes til:

- At designe og projektere broklappernes fire hovedelementer:
 - Klapperne.
 - Bevægelige konstruktionsdele.
 - Maskineri.
 - Kontravægtene.
- At danne grundlag for at træffe beslutning om en renoveringsstrategi for hver af de fire hovedelementer (det er forventningen, at kontravægtene skal fjernes og erstattes af nye kontravægte udført i stål).
- At designe principper og projektere detaljer således, at broklapperne kan renoveres og ombygges, mens der samtidig kører tung trafik henover Langebro.
- Et udpræget behov for analyse af måle- og testresultater til at få en forståelse af den eksisterende bro i detaljer og dens virkemåde for at kunne forudse konsekvenserne af de ændringer, som skal projekteres.
- At kompensere for manglende oprindelige dokumenter, herunder bl.a. designfilosofien (fx. hvor stive broklapperne skal være).
- At udarbejde entreprisens udbudsmateriale.

Resultatet af projekteringsfasen forventes at blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2026 forud for forhandlingerne om Budget 2027. Hvis økonomien til udførelsesfasen (C2) bevilliges i Budget 2027, vil projekteringsfasen (C1) blive afsluttet med, at udbudsmaterialet for udførelsen sendes i udbud ultimo 2026 og kontrakten med entreprenøren indgås primo 2027.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	I alt
- Projekteringsfase (C1) af renovering af Langebros broklapper (måltal)	Anlæg	14.000	21.000	3.000	0	0	0	0	0	0	38.000
- Finansiering fra genopretningsrammen	Anlæg	0	0	0	0	0	0	0	0	-38.000	-38.000
Udgifter i alt		14.000	21.000	3000	0	0	0	0	0	-38.000	0
Anlægs måltal i alt		14.000	21.000	3.000	0	0	0	0	0	0	38.000

Projekteringen finansieres via genopretningsrammen i form af udmøntede midler fra 2019, hvor der ikke var anlægs måltal til at udføre vejgenopretning for forvaltningens budgetramme. Det betyder, at der ikke er behov for at afsætte nye budgetmidler. Der skal dog afsættes anlægs måltal i 2025. Det medfører samtidig mindre vejgenopretning i forhold til, hvis midlerne var blevet udmøntet til vejgenopretningsprojekter.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projekteringen er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af omkostningerne til risikotillæg. Det er nødvendigt, fordi der under projekteringen skal skaffes tilstrækkeligt grundlag for at træffe beslutning om renoveringsstrategien for broklapperne fire hovedelementer. Derudover skal forvaltningen tage hensyn til at minimere gener og begrænsninger for både den overførte og underførte trafik, hvilket skal beskrives grundigt i projekteringsfase (C1).

For at kunne gennemføre arbejdet med færrest mulige trafikgener skal arbejdet udføres etapevis inden for stramt udformede afspærringer på Langebro og efter en optimeret tidsplan. Dette stiller store krav til projekteringsfasen (C1), hvor etapegrænserne skal detailprojekteres, så de dele af broklapperne og kontravægtene, der bygges i hver etape, kan kobles sammen med de tilstødende konstruktioner.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2025 p/l	Udv alg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	I alt	*
Anlægsudgifter														
Projektering (måltal)	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	12.100	18.500	2.400	0	0	0	0	0	0	33.000	33.000*
Udgifter til bygherreorganisation (måltal)	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	1.900	2.500	600	0	0	0	0	0	0	5.000	5.000 *
Finansiering fra genopretningsrammen	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	0	0	0	0	0	0	0	0	-38.000	-38.000	0
Anlægsudgifter i alt				14.000	21.000	3.000	0	0	0	0	0	-38.000	0	38.000*



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☒		
Adresse		Langebro									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 24. februar 2020 at omdisponere og frigive 2,3 mio. kr. afsat til renovering af rækværk og murværk på Langebro og 34,0 mio. kr. fra bropakkerne 2a og 3a til den akutte reparation af Langebro

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 11. maj 2020 at omdisponere 6,6 mio. kr. fra Bropakke 3a til reparationer af rækværk og murværk på Langebro som en tillægsbevilling til bevillingen 'Akut renovering af Langebro.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 10. maj 2021 at male byudstyr på Langebro, omfattende det gamle brohus for den nedlagte jernbanebro og de fire resterende lysmaster på Langebros broklapper, som kunne udføres inden for den eksisterende bevilling til de akutte reparationer af Langebro i fase A

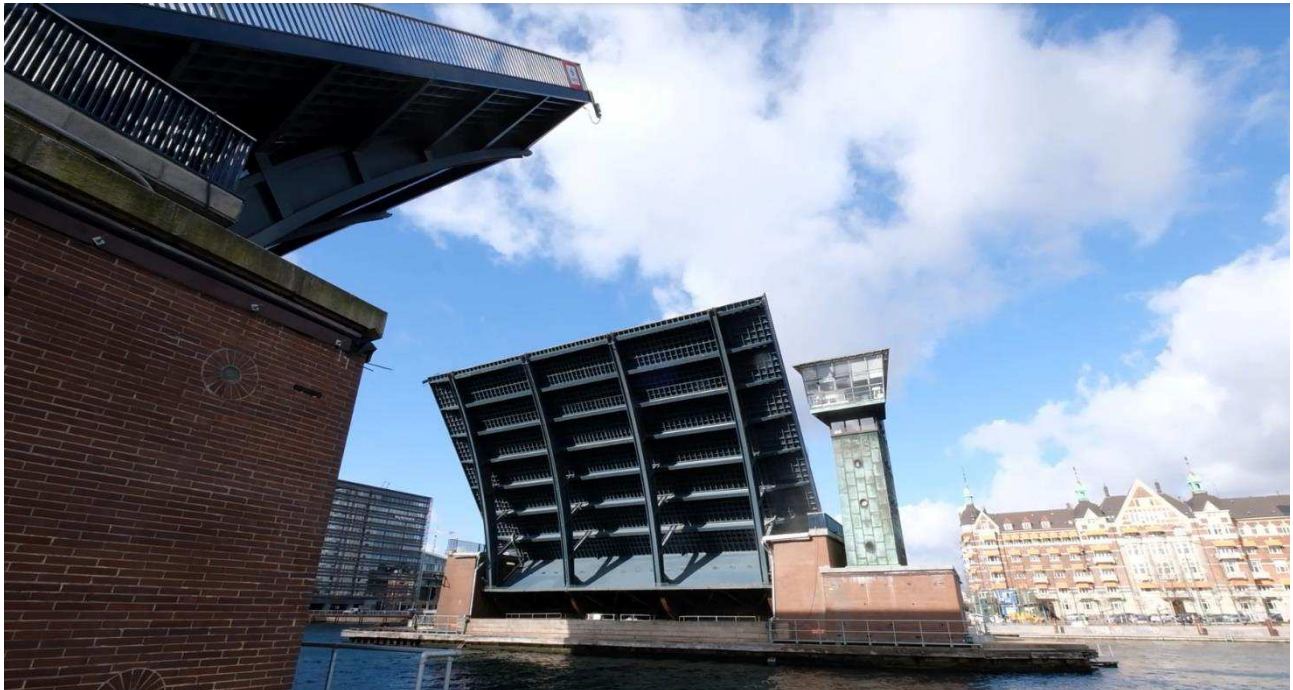
Der blev afsat 258 mio. kr. i Budget 2021 (BR 10. maj 2020) til fase B, som indeholder en gennemgribende renovering af murværk og betonkonstruktionerne på Langebro i perioden 2021-2025.

Bilag

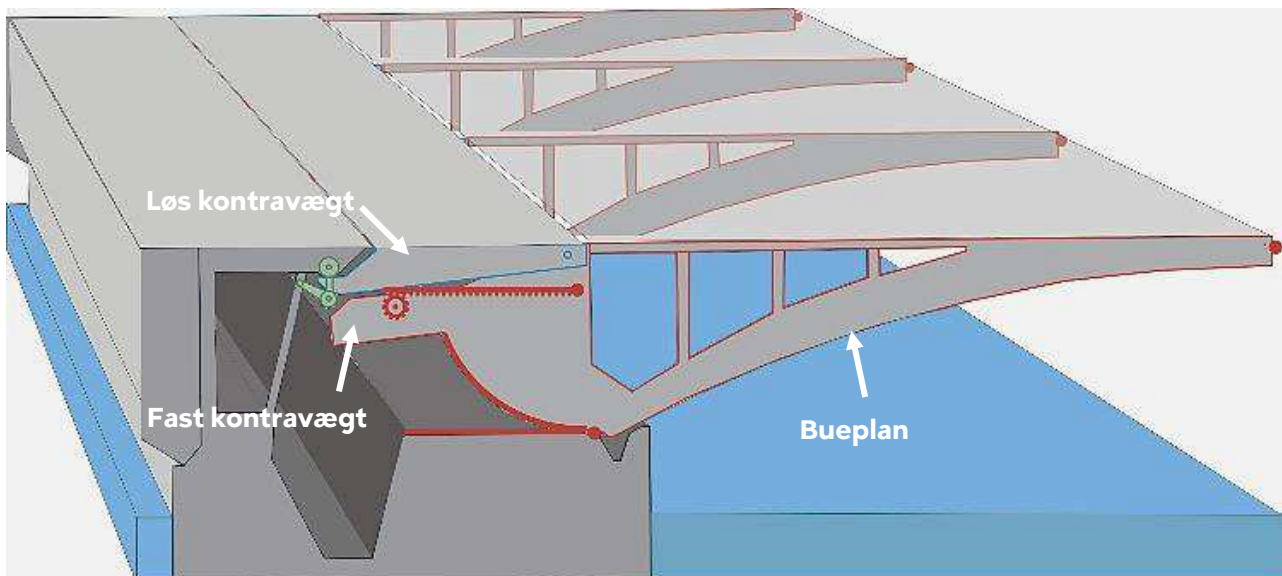
Bilag 1 fotos og illustrationer af Langebro

Bilag 1 – Fotos og illustrationer af Langebro

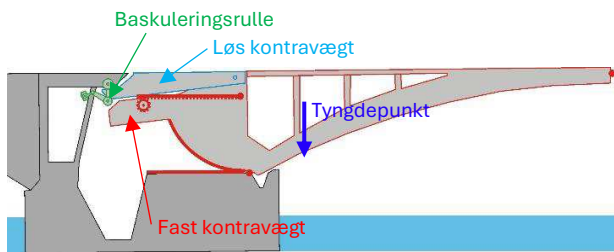
Udvalgte fotos og illustrationer



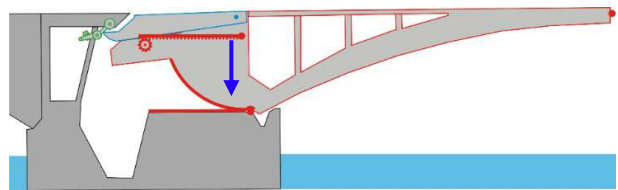
Langebros broklapper



Benævnelser af broklappernes hoveddele



Lukket broklap inden baskulering



Baskuleret broklap. Den løse kontravægt hviler på den faste kontravægt og tyngdepunktet er flyttet til venstre

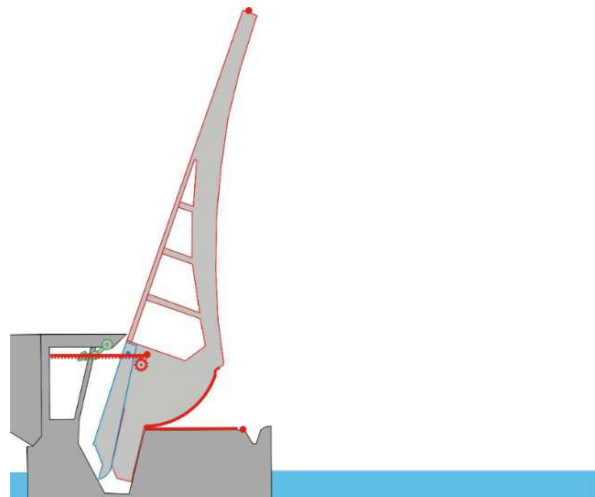
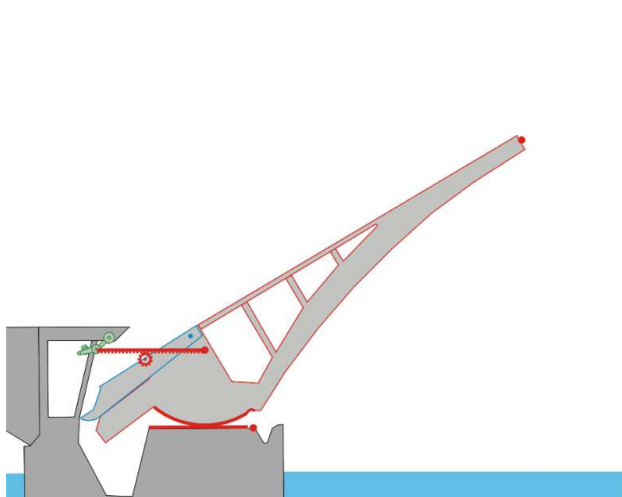
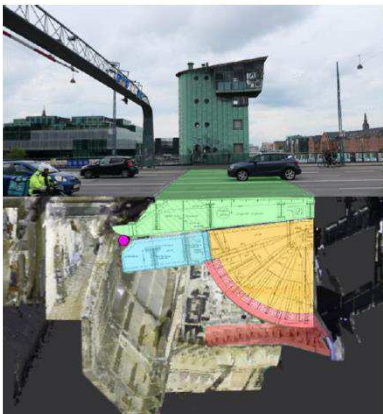
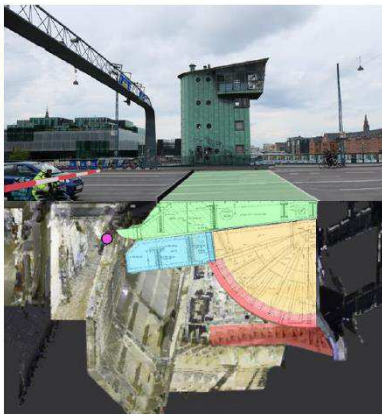


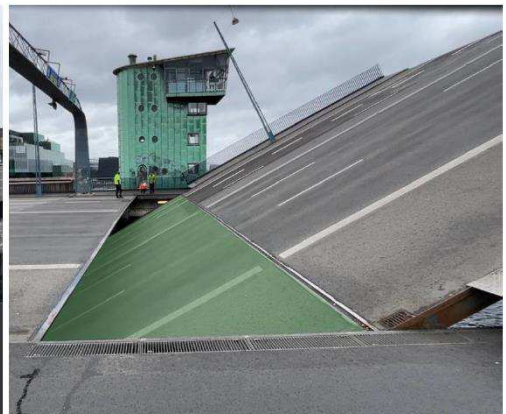
Illustration af hvordan broklappen åbner ved at rulle bagud



Figur 6: Lukket broklap inden baskulering



Figur 7: Klar til åbning efter baskulering

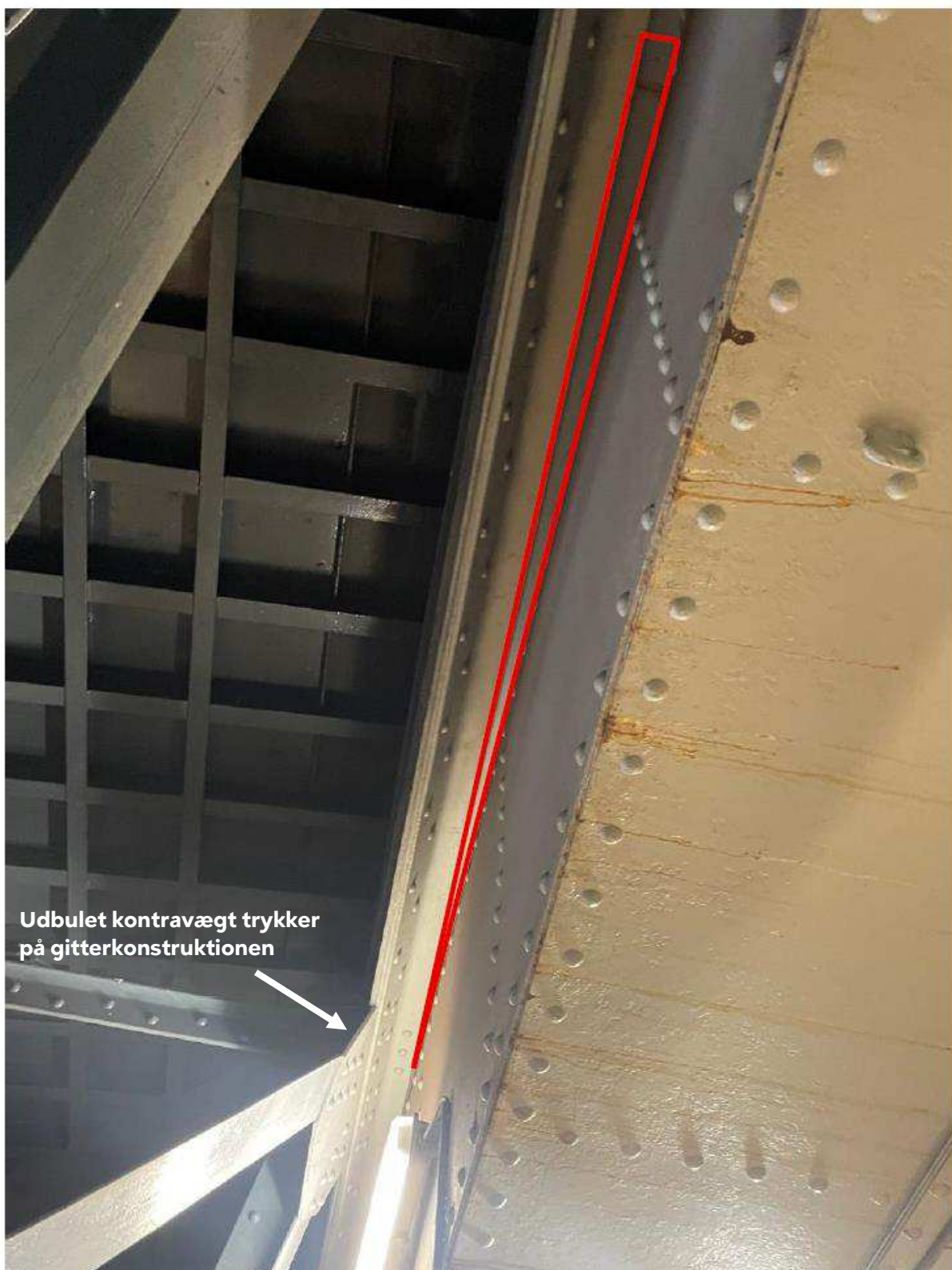


Figur 8: Åbning begyndt. Oversiden af den løse kontravægt, er markeret med grønt.



Figur 9: Baskuleringsarm, -rulle og -horn i lukket tilstand.





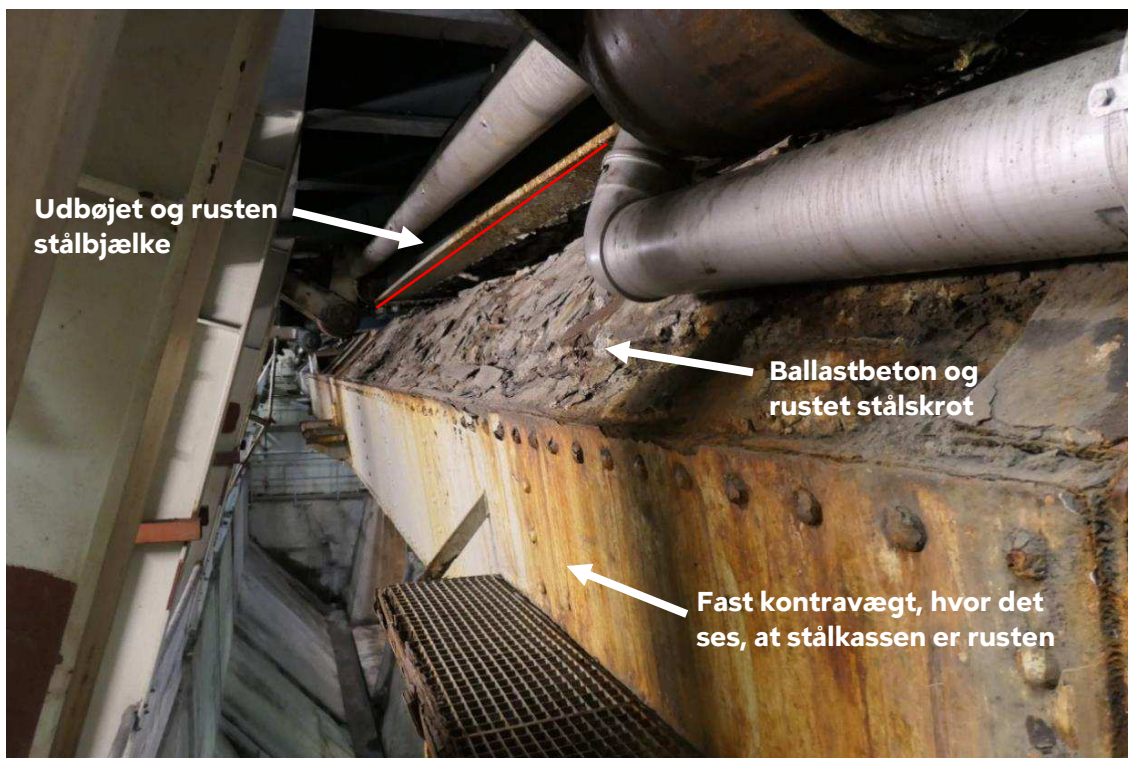
Figur 10: Udbuling af fast kontravægt

Planche fra TMU's rundvisning 19.08.2024



Figur 11: Undersiden af den faste kontravægt markeret med blå. Indre skotter markeret med hvid prikklinje. Rullebaner og rullegænger markeret med rød.

Planche fra TMU's rundvisning 19.08.2024



Den faste kontravægt. Pga. rustet stålskrot og udvidet ballastbeton er kontravægtens stålbjælke udbøjet.



Stålbeslag på hjørnet af den faste kontravægt revnet/revet over pga. volumenudvidelse af ballastbetonen med indstøbt stålskrot. Skaden udvikles fortsat.



Afskallet beton fra kontravægten



Langebros kontravægte Sjælland P1046206 resized, 2024-04-17 09:21

Afskallet beton fra kontravægten opsamlet i spande



Broklappernes fire bærende bueplaner



ØK45 Drift, kontrol og vedligehold (DKV) på brandtekniske installationer i KK-ejede bygninger (Need to)

Baggrund

Skærpede krav til drift, kontrol og vedligehold af brandtekniske installationer som følge af nye retningslinjer i Bygningsreglementet 2018 (BR18) og den nye brandsynsbekendtgørelse (BEK 2341) har medført en stigning i antallet af påbud på tværs af forvaltningerne i de KK-ejede bygninger. Påbuddene har synliggjort, at forvaltningernes ressourcer til den nuværende indsats på tværs af kommunen ikke er tilstrækkelige. Den nuværende praksis skal derfor systematiseres, så kommunens bygninger lever op til de fastsatte krav til brandsikkerhed. Økonomiforvaltningen (ØKF) blev ved Budget 2023 tildelt 10,3 mio. kr. til at tilvejebringe DKV-planer og digital understøttelse til udstilling af dokumentation af brandtekniske anlæg og bygningsdele inden for ØKF's ansvarsområder (ØK37), som ligeledes blev løftet som need to til forhandlingerne.

Projektet 'Sikker branddrift i KK-ejede bygninger' blev iværksat for at adressere ovennævnte problemstilling. ØKF er på baggrund af projektet i samarbejde med forvaltningerne blevet opmærksomme på behovet for en opjustering af ressourcer til blandt andet egenkontroller og tests på de dele af ejendomsdriften, der er forvaltningernes ansvarsområde.

Budgetnotatet indeholder 8,7 mio. kr. årligt til opjustering af driftsmidlerne til udførsel af DKV-opgaverne, som dækker både de konkrete egenkontroller og tests, men også dokumentation, opfølgning, deltagelse i brandsyn- og kontroller, koordinering af udførte kontroller og dokumentation internt i forvaltningerne mv.

Need to
Budgetønsket er need to, idet Københavns Kommune ellers ikke kan efterleve lovgivningen vedr. brandsikkerhed. Ved forhandlingerne om Budget 2023 blev midlerne til digital understøttelse af dokumentationskrav i Økonomiforvaltningen ligeledes løftet som need to. I notatet var der ikke taget højde for afledte driftsudgifter i forvaltningerne. Nærværende budgetnotat udspringer af det tidligere notat, og adresserer behovet for en opjustering af ressourcer til blandt andet egenkontroller og tests på de dele af ejendomsdriften, der er forvaltningernes ansvarsområde.

Indhold

Københavns Kommunes ejendomsportefølje dækker over 4.000 bygninger, som benyttes til alt lige fra skole, daginstitutioner og plejehjem til administrationsbygninger, skure og bunkere.

Budgetnotatet indeholder en varig, samlet servicebevilling på 8,7 mio. kr. fra 2025 og frem fordelt mellem Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen (BIF), Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF), Kultur- og Fritidsforvaltningen (KFF), Socialforvaltningen (SOF), og Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) til at løse

Kategorisering	
Need to	X
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

forvaltningernes opgaver med drift, kontrol og vedligehold af brandtekniske installationer samt passive brandtiltag i de KK-ejede bygninger som følge af de skærpede krav i BR18. SUF's ejendomme består primært af tredjemandslejemål eller almene boliger, hvor DKV-opgaven primært håndteres af andre bygningsejere. De eksisterende midler til løsning af DKV-opgaver i SUF vurderes til at være tilstrækkelige. SUF har derfor vurderet, at de ikke har behov for midler til udførsel af DKV-opgaver i deres bygninger.

ØKF har som bygningsejer det overordnede ansvar for, at brandsikkerheden i de kommunalt ejede bygninger opfylder de stillede krav. Driftsansvaret for udførsel af DKV-opgaverne ligger hos lejerer, hvilket vil sige, at lejerer – i de fleste tilfælde de øvrige forvaltninger – er ansvarlig for at sikre, at de påkrævede egenkontroller gennemføres og kan dokumenteres over for myndighederne. For at ØKF kan leve op til dette ansvar, er det nødvendigt at systematisere og logge inspektioner, serviceeftersyn samt egenkontroller det samme sted. ØKF stiller ingen krav til, hvordan driftsorganisationen omkring DKV-opgaverne sammensættes i forvaltningerne, og der er stor forskel på, hvordan DKV-opgaverne udføres i praksis fra forvaltning til forvaltning. Nogle forvaltninger har indkøbt ØKF til opgaven, mens andre har egen driftsorganisation eller dedikerede medarbejdere til opgaven.

Årsagen til antallet af påbud skyldes, at BR18 ikke kun gælder fremadrettet, men også for den eksisterende bygningsmasse. Der er kommet flere krav til brandsikring af kommunens bygninger, herunder kravene til bygningsopførelsen, som er markant anderledes end for f.eks. 20 år siden. Det samme gælder for omfanget af brandtekniske installationer, hvor opgaven med egenkontrol også er vokset betydeligt.

Budgetnotatet indeholder derfor midler til en opjustering af driftsmidlerne til udførsel af DKV-opgaverne, som dækker både de konkrete egenkontroller og tests, men også de administrative opgaver som fx dokumentation, opfølgning, deltagelse i brandsyn- og kontroller, koordinering internt i forvaltningerne mv.

ØKF fik ved forhandlingerne om Budget 2023 bevilliget 10,3 mio. kr. til IT-understøttelse og fremstilling af brandrelateret dokumentation på de første 112 ejendomme. Dette med henblik på at igangsætte første fase af tilvejebringelse af dokumentation for brandsikkerheden i kommunale ejendomme på ØKF's side af de besluttede snitflader.

Der er blevet fremstillet dokumentation på ca. 600 ejendomme, og ØKF har i foråret 2024 indkøbt et nyt service management-system på bygningsdriftsområdet, hvor al indsamlet viden om brandforhold gemmes, og hvori DKV indgår. ØKF stiller systemet til rådighed for forvaltningerne. Forvaltningerne kan benytte systemet til at dokumentere egenkontrollerne, og det giver ud over det myndighedsmæssige krav til dokumentation også ØKF bedre handlemuligheder for at rette op på påbud, trække mere korrekt data samt bedre planlægning og prioritering.

Det nye system forventes idriftsat pr. 1. januar 2025. Systemet vil være med til at løse dokumentationsudfordringen, der har givet anledning til påbuddene, men det løser ikke opgaveomfanget hos forvaltningerne.

Projektet "Sikker branddrift i KK-ejede bygninger" forventes afsluttet og overgået til drift i løbet af foråret 2025. Med dette budgetnotat er det ligeledes vurderingen, at de involverede forvaltninger finder, at driftsbehovet på DKV-området er opfyldt.

Forventet effekt og opfølgning

Antallet af påbud i hele kommunen forventes at falde i takt med, at forvaltningerne kan prioritere deres drift af DKV-opgaver kombineret med bedre dokumentation i service management systemet.

Økonomi

Forvaltningerne har individuelt vurderet behovene for opnormering på området. Der er ikke en samlet eller ensartet driftsorganisation på DKV-området og nedenstående budgetønsker afspejler derfor forvaltningernes respektive organisering.

KFF og BUF har egen driftsorganisation, der udfører DKV-opgaver, hvorimod TMF har indkøbt ØKF til at udføre opgaven. I SOF og BIF er opgaven delt mellem egen drift og indkøb af ØKF. Forvaltningerne har selv indmeldt beregningsgrundlag for egen drift. De forvaltninger, hvor ØKF er indkøbt til opgaven, er prisen beregnet på ØKF's priser.

Tabel 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr., 2025 p/l	Styrings- område	2025	2026	2027	2028*	I alt
DKV BIF – alm. ejendomme	Service	253	253	253	253	1.012
DKV BIF -Ukraineindkvartering	Service	266	266	266	266	1.064
DKV BUF	Service	2.185	2.185	2.185	2.185	8.740
DKV KFF – Kultur- og fritidsfaciliteter	Service	2.185	2.185	2.185	2.185	8.740
DKV SOF – Drift via KEJD	Service	874	874	874	874	3.496
DKV SOF- Borgercenter Handicap	Service	1.467	1.467	1.467	1.467	5.868
DKV TMF – adm. Bygninger	Service	728	728	728	728	2.912
DKV TMF – KEJD ejede driftspladser	Service	728	728	728	728	2.912
Udgifter i alt (netto)		8.686	8.686	8.686	8.686	34.744

* Midlerne afsættes varigt.

Risikovurdering og proces

Der vurderes ikke at være særlige risici med gennemførslen af forslaget, da DKV-opgaven allerede er en kendt opgave, og implementeringen af dokumentationsopgaven i service management systemet allerede er planlagt og finansieret.

Bevillingstekniske oplysninger

Forvaltningerne har forskellige arbejdsgange på DKV-området. Forvaltningerne kan både stå for egen drift, tilkøbe ØKF eller begge efter behov. De indmeldte ønsker er derfor udarbejdet i hver forvaltning med afsæt i netop deres individuelle, eksisterende drifts- og opgaveløsning og er forvaltningen eget kvalificerede ønske. Forvaltningerne har vurderet behovet ud fra deres lokale bygningsmasse herunder de konkrete anvendelseskategorier, som deres bygninger måtte have sammenholdt med den nuværende organisation. Grundet forskelligheden i anvendelsen, typen og fordelingen af areal, er forvaltningerne i dialog med ØKF kommet frem til nedenstående behov.

BIF ønsker i alt 0,8 årsværk. På forvaltningens almindelige adresser, ønskes 0,4 årsværk, samt 0,4 årsværk til ejendomme, der anvendes til husning af ukrainere. Årsværksnormen er sat til 613.725 kr. tillagt overhead på 35.025 kr. Årsværkstimenormen er sat til er 1.426 timer årligt.

BUF ønsker i alt 3 årsværk. Et årsværk til understøttelse på daginstitutionsområdet og to årsværk til understøttelse på skole- og specialskoleområdet. Årsværksnormen er sat til

693.308 kr. tillagt overhead på 35.025 kr. Årsværkstimenormen er sat til er 1.426 timer årligt.

KFF ønsker i alt 3 årsværk til håndtering af 150 publikumsvendte kultur- og fritidsfaciliteter. Årsværksnormen er sat til 693.308 kr. tillagt overhead på 35.025 kr. Årsværkstimenormen er sat til er 1.426 timer årligt.

SOF ønsker i alt 3 årsværk. Årsværksnormen er sat til 693.308 kr. tillagt overhead på 35.025 kr. Årsværkstimenormen er sat til er 1.426 timer årligt.

TMF ønsker i alt 2 årsværk. Årsværksnormen er sat til 693.343 kr. tillagt overhead på 35.025 kr. Årsværkstimenormen er sat til er 1.426 timer årligt.

Initiativet indføres pr. den 1. januar 2025

Tabel 2 Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028*	I alt
DKV BIF - alm. ejendomme	BIU	3520 - Administration	U	253	253	253	253	1.012
DKV BIF - Ukraineindkvartering	BIU	3520 - Administration	U	266	266	266	266	1.064
DKV BUF	BUU	3360 - Administration	U	2.185	2.185	2.185	2.185	8.740
DKV KFF - Kultur- og fritidsfaciliteter	KFU	1060 - Kultur og Fritid - Service	U	2.185	2.185	2.185	2.185	8.740
DKV SOF - Drift via KEJD	SUD	3300 - Tværgående opgaver og administration	U	874	874	874	874	3.496
DKV SOF- Borgercenter Handicap	SUD	3300 Tværgående opgaver og administration	U	1.467	1.467	1.467	1.467	5.868
DKV TMF - adm. Bygninger	TMU	1000 - Ordinær drift	U	728	728	728	728	2.912
DKV TMF - KEJD ejede driftspladser	TMU	1000 - Ordinær drift	U	728	728	728	728	2.912
Udgifter i alt (netto)				8.686	8.686	8.686	8.686	34.744

* Midlerne afsættes varigt.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende: ☒									
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐
Adresse									

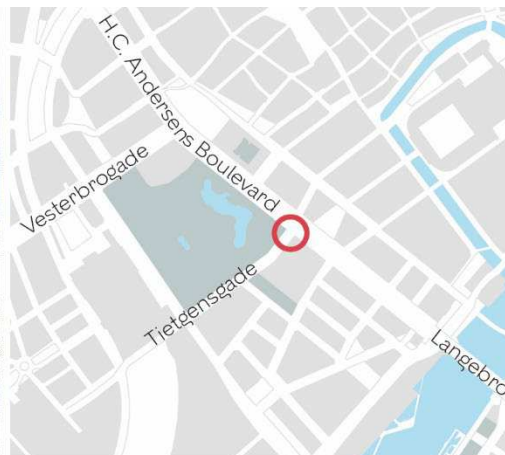
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD	X	
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

1.000 kr., løbende p/l	2023	2024	2025	I alt
Budget 2023	9.100	800	400	10.300
Afsatte midler i alt på service	9.100	800	400	10.300

TM012 Trafiksikkerhed i krydset H.C. Andersens Boulevard-Tietgensgade (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	X
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder ombygning af et af Københavns mest ulykkesbelastede kryds. Der etableres bundet højresving for biler, så ligeudkørende cyklister har grønt, mens højresvingende biler har rødt, og omvendt.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der er opnået tilsagn om statslig medfinansiering på 1,6 mio. kr. Medfinansieringen vil bortfalde, hvis midlerne ikke afsættes i Budget 2025, da seneste ibrugtagning for at gøre brug af medfinansieringen er december 2027.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 22. maj 2023, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle søge den nationale Trafiksikkerhedspulje om 40 % tilskud til ombygning af krydset H.C. Andersens Boulevard-Tietgensgade.

Teknik- og Miljøforvaltningen fik den 6. december 2023 tilsagn om tilskud til projektet.

Indhold

H.C. Andersens Boulevard er en af de helt store trafikkorridorer i det centrale København med en hverdagsdøgns trafik på over 24.000 cyklister og mere end 57.000 motorkøretøjer.

Krydset er i retning mod Amager udført med fremført cykelsti, og særligt i denne del af krydset sker der mange højresvingsulykker. I krydset har politiet i perioden 2018-2022 registreret ni personskadeulykker og 28 materielskadeulykker.

Formålet med projektet er at reducere antallet af ulykker i krydset, der er præget af mange højresvingsulykker mellem ligeudkørende cyklister og højresvingende biler i "Tivolihjørnet", samt bagendekollisioner mellem biler, særligt i retning mod Amager.

Med projektet etableres konfliktfri signalregulering i krydset, og der etableres helle mellem højresvingende og ligeudkørende biler. Herved nedlægges en af de tre eksisterende vognbaner for ligeudkørende trafik.



Projektet indeholder også en trafikanalyse, som skal belyse, hvordan fremkommeligheden for alle trafikanter bliver påvirket. Trafikanalysen undersøger desuden trafiksammenhængen med de omkringliggende kryds og vejstrækninger i området for at optimere både trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

Projektet medfører afledte driftsomkostninger til renhold og vintertjeneste på den udvidede cykelsti.

For at sikre fremkommeligheden forlænges højresvingsbanen, hvilket vil medføre, at der nedlægges to parkeringspladser, samt at der fældes et træ. Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af cykelparkeringspladser.

Konsekvenser for træer

	Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Forventet antal træer, der fældes	Forventet antal nye træer, der plantes	Forventet antal træer i projektområdet efter anlægsprojekt
Parkeringssporet langs Tivoli	11	1	0	10

Konsekvenser for bilparkeringspladser

	Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægnings-procent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges	Forventet antal erstatnings-parkeringspladser
Parkeringssporet langs Tivoli	10 (+ 4 handicap)	Grøn zone	50 %	2	0

Der kan bestilles budgetnotat, såfremt der er ønske om oprettelse af erstatningsparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges resultaterne af trafikanalysen i 2. kvartal 2026. Der skal i forbindelse med resultaterne af trafikanalysen tages endeligt stilling til om projektforslaget skal gennemføres og frigivelse af de resterende anlægsmidler. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget december 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Trafiksikkerhed HC Andersens Boulevard - Tietgensgade	Anlæg	840	530	3.320		4.690
- Afledt drift og vedligehold	Service				9	9
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			15	30	45
- Modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter			-15	-30	-45
Udgifter i alt		840	530	3.320	9	4.699
Ekstern medfinansiering	Anlæg		-420	-265	-860	-1.545
Projektets nettoudgifter i alt		840	110	3.055	-851	3.154
Anlægsmåltal i alt		840	530	3.320	0	4.690

Klima

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(ton CO ₂ e)
Anlæg af - H.C.Andersens Boulevard - Tietgensgade	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	25,6-33,5

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Projektet vurderes meget kompliceret, da projektet udføres på en meget trafikeret vej, og at det samtidig er et signalprojekt.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten og derfor ikke har finansiell betydning for Københavns Kommune. Mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud-valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	200	260	60		520	460*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			2.960		2.960	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	640	270	300		1.210	910*
Anlægsudgifter i alt				840	530	3.320	0	4.690	1.370*
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I		-420	-265	-860	-1.545	
Anlægsindtægter i alt				0	-420	-265	-860	-1.545	
Projektets nettoudgifter i alt				840	110	3.055	-860	3.145	
Anlægsmåltal i alt				840	530	3.320	0	4.690	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U				9	9	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	0	9	9	



Afledte servicemåltals-effekter									
-Reduktion af parkerings-indtægter	TMU	1010 – Parkering	U			15	30	45	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	0	15	30	45	
Finansposter									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 – Finansposter	I			-15	-30	-45	
Finansposter i alt				0	0	-15	-30	-45	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Krydset H.C. Andersens Boulevard-Tietgensgade									

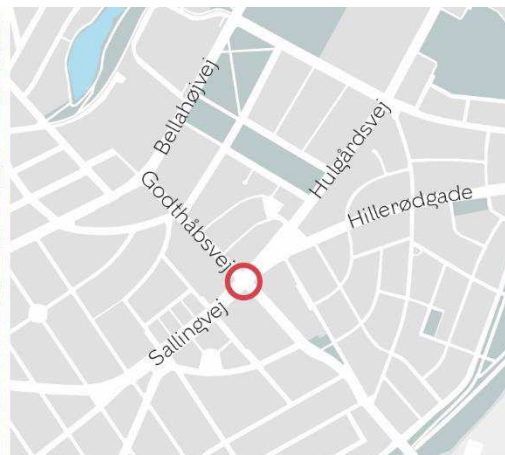
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEO/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM013 Trafiksikkerhed i krydset Godthåbsvej-Sallingvej-Hillerødgade (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder ombygning af et af Københavns mest ulykkesbelastede kryds (Godthåbsvej-Hulgårdsvej). For at gøre det lettere at afkode andre trafikanters hensigter og dermed øge sikkerheden i krydset tydeliggøres og opdeles i vognbaner, så kombinerede venstresvings- og ligeudbaner adskilles, og der sikres en klarere angivelse af, hvordan man skal placere sig i krydset.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der er opnået tilsagn om statslig medfinansiering på 3,7 mio. kr. Medfinansieringen vil bortfalde, hvis midlerne ikke afsættes i Budget 2025, da seneste ibrugtagning for at gøre brug af medfinansieringen er december 2027.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 22. maj 2023, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle søge den nationale Trafiksikkerhedspulje om 40 % tilskud til ombygning af krydset Godthåbsvej-Hulgårdsvej og Hulgårdsvej-Hillerødgade.

Teknik- og Miljøforvaltningen fik den 6. december 2023 tilsagn om tilskud til projektet.

Indhold

Krydset Godthåbsvej-Hulgårdsvej er et af de mest ulykkesbelastede kryds i Københavns Kommune. Krydset fremstår sammen med krydset Hulgårdsvej-Hillerødgade stort og uoverskueligt med dårlig vejledning til bilister om korrekt placering i krydset, særligt i vestgående retning.

I perioden 2018-2022 har Politiet registreret seks personskadeulykker og 32 materielskadeulykker i dobbeltkrydset. Ulykkesbilledet er overvejende præget af ulykker mellem biler. Der er dog tre alvorligt og to let tilskadekomne cyklister registreret i krydset. En del af ulykkerne i krydset skyldes rødkørsler, der forventes at være opstået på baggrund af fejltolkning og fejlplacering i krydset.

Krydset ligger tæt på Rødkilde skole, og de mange ulykker i krydset skaber utryghed i forbindelse med skolevejen.



Initiativet vil tydeliggøre og opdele vognbaner, så kombinerede venstresvings- og ligeudbaner adskilles, og der etableres dedikerede venstresvingsbaner. Herved vil det være muligt at etablere bundne venstresving, så de venstresvingende ikke har grønt samtidig med de modkørende. Dette vil samlet set sikre en klarere angivelse af, hvordan man skal placere sig i krydset. Den endelige udformning vil blive fastlagt i projektforslaget.

Der er tale om en ganske omfattende krydsombygning, også relativt set i forhold til andre krydsombygninger. Der er således tale om et dobbeltkryds, og arbejdet omfatter ændringer af mange midterheller og sideheller.

Initiativet har ikke konsekvenser for bilparkering, træer eller cykelparkering.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler i 2. kvartal 2026. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget december 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2025 p/l)	Styrings-område	2025	2026	2027	2028	I alt
Trafiksikkerhed – Godthåbsvej-Sallingvej-Hillerødgade						
- Ombygning af kryds	Anlæg	1.050	1.250	7.980		10.280
Udgifter i alt		1.050	1.250	7.980	0	10.280
Ekstern medfinansiering			-525	-625	-2.515	-3.665
Projektets nettoudgifter i alt		1.050	725	7.355	-2.515	6.615
Anlægsmåltal i alt		1.050	1.250	7.980	0	10.280

Klima

Tabel 2. Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(minimum maksimum ton CO ₂ e)
Anlæg af Trafiksikkerhed i krydset	Udfyldes kun af byggeri	Udfyldes kun af byggeri	15,0 – 21,4

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Signaler er ofte komplekse, hvorfor risikovurderingen er sat til 10 %.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/1	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Or- dinær anlæg	U	630	800	180		1.610	1.430*
- Udførsel	TMU	2000 - Or- dinær anlæg	U			7.380		7.380	
- Udgifter til bygherreor- ganisation	TMU	2000 - Or- dinær anlæg	U	420	450	420		1.290	870*
Anlægsudgifter i alt				1.050	1.250	7.980	0	10.280	2.300*
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Or- dinær anlæg	I		-525	-625	-2.515	-3.665	
Anlægsindtægter i alt				0	-525	-625	-2.515	-3.665	
Projektets nettoudgifter i alt				1.050	725	7.355	-2.515	6.615	
Anlægs måltal i alt				1.050	1.250	7.980	0	10.280	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☒	Amager Vest	☐		
Adresse		Krydset Godthåbsvej - Sallingvej - Hillerødgade									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

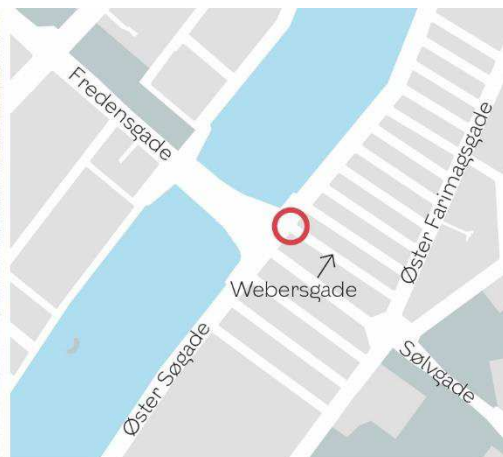
Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM014 Trafiksikkerhed i krydset Øster Søgade-Webersgade (rettidig omhu)



Foto Københavns Kommune



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	X
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder ombygning af et af Københavns mest ulykkesbelastede kryds. Kørebanen indsnævres til ét spor, og fortovet gøres bredere, hvilket vil forbedre oversigtsforholdene.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der er opnået tilsagn om statslig medfinansiering på 1,0 mio. kr. Medfinansieringen vil bortfalde, hvis midlerne ikke afsættes i Budget 2025, da projektet skal ibrugtages senest i december 2027 for at gøre brug af medfinansieringen.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 22. maj 2023, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle søge den nationale Trafiksikkerhedspulje om 40 % tilskud til ombygning af krydset Øster Søgade-Webersgade.

Teknik- og Miljøforvaltningen fik den 6. december 2023 tilsagn om tilskud til projektet.

Indhold

Formålet med projektet er at reducere antallet af ulykker i krydset, der er præget af mange rødkørsler fra såvel cykler som biler. I perioden 2018-2022 har politiet registreret syv personskader og fem ulykker samt to materielskadeulykker.

Med initiativet nedlægges den ene af to vognbaner. Herved vil et meget snævert fortovsareal udvides, hvorved oversigtsforholdene forbedres for alle trafikanter, og signalet tydeliggøres, ved flere signaler tættere på kørebanen.

Øster Søgade har nord for krydset kun én vognbane, og ændringen vurderes således ikke at have betydning for fremkommeligheden på stedet.

Initiativet har ikke konsekvenser for bilparkering, træer eller cykelparkering.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt i 2. kvartal 2026 indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget december 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Ombygning af Øster Søgade-Webersgade	Anlæg	540	850	1.360		2.750
Udgifter i alt		540	850	1.360	0	2.750
Ekstern medfinansiering		0	-270	-425	-259	-954
Projektets nettoudgifter i alt		540	580	935	-259	1.796
Anlægs måltal i alt		540	850	1.360	0	2.750

Klima

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(ton CO ₂ e)
Anlæg af Trafiksikkerhed - Øster Søgade-Webersgade	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	2,0 - 4,6

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Projektet er vurderet kompliceret, da det indeholder ombygning af signal, som erfaringsmæssigt er kompliceret.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	260	430	90		780	690*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			860		860	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	280	420	270		970	700*
- Evaluering		2000 - Ordinær anlæg	U			140		140	
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I		-270	-425	-259	-954	
Netto anlægsudgifter i alt				540	580	935	-259	1.796	1.390*
Anlægs måltal i alt				540	850	1.360	0	2.750	



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Øster Søgade-Webersgade									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM020 Bredere cykelsti på Børsbroen og Havnegade (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder midler til forbedrede cykelforhold langs Havnegade og Børsbroen ved at udvide cykelstien i begge sider. Som følge af anlægsprojektet udvides fortovet i den vestlige side af Havnegade, og der etableres ti parkeringspladser.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en væsentlig statslig medfinansiering på 2,1 mio. kr.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 11. marts 2024 finansiering af en bredere cykelsti på Børsbroen/Havnegade til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Budgetnotatet omhandler forbedrede forhold for cyklisterne på Børsbroen og Havnegade. Cykelstien udvides fra 2,4 m til 3,5 m i bredden mellem Holmens Kanal og Børsgade i begge sider.

I 2021 blev der talt 17.400 cykler i hverdagsdøgnet med en spidstimetrafik på ca. 1.400 cykler på Havnegade i nordgående retning. Cykelstiens bredde på Børsbroen og Havnegade mellem Børsgade og Holmens Kanal er ca. 2,4 m. Det er under den anbefalede bredde på minimum 3 m for enkeltrettede cykelstier på strækninger med spidstimetrafik på 750-1.500 cykler i henhold til Københavns Kommunes vejledende retningslinjer for cykelinfrastruktur "Cykelfokus 2024".

Strækningen er en del af den planlagte supercykelsti Tårnbyruten og ligger i umiddelbar forlængelse af projektet "Torvegade - Forbedrede cykelforhold på Danmarks 3. mest cyklede strækning" (Overførselssagen 2022-2023). De planlagte forbedringer på Torvegade forventes også at medføre øgede trafikmængder på Børsbroen og Havnegade, hvilket gør, at en cykelsti på 3,5 m anbefales for at fremtidssikre forholdene. Strækningen indgår også i Københavns Kommunes PLUSnet for cykeltrafik og er udpeget som en højt prioriteret strækning ift. bredere cykelstier i Cykelstiprioriteringsplanen 2018-2025.

For at skabe plads til bredere cykelstier på den ca. 150 m lange strækning inddrages den nedlagte busbane i sydgående retning, og kørebanerne i nordgående retning indsnævres. Dermed bliver det muligt at udvide cykelstien til 3,5 m i bredden i begge



retninger. Den bredere cykelsti giver større kapacitet på cykelstien og øget komfort, fremkommelighed og tryghed for cykler på strækningen – både under de eksisterende forhold, og når mængden af cyklende forventeligt stiger i fremtiden som følge af forbedringerne på Torvegade og generelt stigende antal af cyklister i København.

I krydset mellem Havnegade og Holmens Kanal udvides den eksisterende midterhelle til fodgængere i nordgående retning, da hellen i dag kun er 1,5 m i bredden. Cykelstien i sydgående retning fra krydset ved Holmens Kanal gøres bredere og trækkes tættere på krydset.

I krydset Børsbroen/Børsgade etableres en fremført cykelsti i sydgående retning med 3,5 m i bredden. Københavns Kommune er allerede i gang med at nedlægge højresving for biler i krydset, så der vil ikke være risiko for højresvingsulykker mellem biler og cykler i sydgående retning.

Da strækningen indgår som en del af en planlagt supercykelsti, gennemføres en udvidet evaluering med henblik på at kunne vurdere effekten af tiltaget samt skabe et bedre data-grundlag for fremtidige evalueringer af en evt. fuldt udbygget supercykelsti på strækningen. De data, der bliver genereret ved evalueringen, er udover at dokumentere effekten af ruten også med til at monitorere den regionale cykeludvikling i hovedstadsregionen og underbygge et veldokumenteret vidensgrundlag for regional cykelfremme og cykelfremme generelt.

Som følge af at den nedlagte busbane omdannes til en cykelsti, bliver det på grund af vejens bredde muligt at parkere i bil i den vestlige side af Havnegade langs cykelstien. Det nye parkeringsareal afmærkes med båse. Der vil forventeligt kunne etableres op til ti parkeringspladser som følge af anlægsprojektet. Foruden parkeringsarealet vil fortovet udvides med 0,5 m på ca. 90 m af strækningen langs de vestlige side af Havnegade i forbindelse med anlægsprojektet. Dette vil sikre bredere passage for fodgængere langs strækningen og bedre tilgængelighed for gående i henhold til Kommuneplan 19.

Anlægsprojektet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

Forudsætningerne for projektet har ændret sig siden ansøgningen til Vejdirektoratet. Omlægning af busdriften fra Børsgade til Havnegade som følge af branden i Børsen, samt etablering af byggeplads i forbindelse med ombygningen af Nationalbanken medfører, at projektet skal anlægges i etaper frem mod 2030. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at projektet stadig kan anlægges indenfor Vejdirektoratets gennemførelsesfrist på 6 år efter tilsagnsdatoen d. 26. juni 2024. Cykelstien i den vestlige side af Havnegade kan forventeligt etableres, når den almindelige busdrift på Børsgade genoptages. Cykelstien på den østlige side af Havnegade kan først etableres i 2029 og 2030, når byggepladsen der etableres i forbindelse med ombygningen af Nationalbanken fjernes.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt i 4. kvartal 2025 indstilling om projektforslag, forslag til revideret tidsplan for anlægsprojektet samt frigivelse af de resterende anlægsmidler. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i juni 2030.

Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter, som dækker renhold og vintertjeneste.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Scenarie/Initiativ	Antal pladser i projekt-området før projekt	Zone	Forventet antal nye pladser, der etableres
Initiativ	0	Grøn	Op til 10



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt
- Bredere cykelsti på Børsbroen og Havnegade	Anlæg	980				660	5.380		7.020
- Afledt drift og vedligehold	Service						8	16	24
- Parkeringsindtægter	Service						-143	-143	- 286
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter						143	143	286
Udgifter i alt		980				660	5.388	16	7.044
- Ekstern medfinansiering	Anlæg		-490				-330	-1.287	-2.107
Projektets nettoudgifter i alt		980	-490	0	0	660	5.058	-1.271	4.937
Måltal i alt		980	0	0	0	660	5.388	16	7.044

Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO₂ kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO₂-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel, m.m.

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(minimum maksimum ton CO ₂ e)
Anlæg af bredere cykelsti på Børsbroen og Havnegade	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	8,8 - 18,3

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Det skyldes, at der arbejdes på en trafikeret vej samt en bro.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at merindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Merindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>												
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	480				290	100		870	480*



- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U						4.750		4.750	
- Udgifter til bygherre-organisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	500				370	410		1.280	500*
- Evaluering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U						120		120	
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I		-490				-330	-1.287	-2.107	
Netto anlægsudgifter i alt				980	-490	0	0	660	5.050	-1.287	4.913	980*
Anlægs måltal i alt				980		0	0	660	5.380	0	7.020	
<i>Afledte serviceudgifter</i>												
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U						8	16	24	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	0	0	0	8	16	24	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>												
- Parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parkering	I		0	0	0	0	-143	-143	-286	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	0	0	0	0	-143	-143	-286	
<i>Finansposter</i>												
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	U						143	143	286	
Finansposter i alt				0	0	0	0	0	143	143	286	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Børsbroen og Havnegade									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM021 Bredere cykelsti på Vigerslev Allé - Supercykelsti Ishøjrruten (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder etablering af en bredere cykelsti på en ca. 300 m lang strækning af Vigerslev Allé mellem Carlsberg-viadukten og Bohrsgade. Strækningen indgår som en del af den eksisterende supercykelsti "Ishøjrruten" og er også en del af Københavns Kommunes PLUS-net for cykeltrafik.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en statslig medfinansiering på 6,0 mio. kr.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 11. marts 2024 finansiering af bredere cykelsti på Vigerslev Allé til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Med budgetnotatet udvides Cykelstien på Vigerslev Allé fra cirka 2,3 m til 3 m i begge retninger på en ca. 300 m lang strækning fra ca. 50 m inden Carlsberg-viadukten og videre til krydset ved Bohrsgade. Med udvidelsen til 3 m i bredden skabes der bedre kapacitet på cykelstien på strækningen, som i dag er underdimensioneret ift. mængden af cykler. Det forventes at forbedre trygheden og fremkommeligheden på strækningen.

I 2021 er der foretaget cykeltællinger på Vigerslev Allé hhv. øst for Toftegårds Plads og vest for Enghavevej. Tællingerne viser en spidstimetrafik på over 500 cyklister i begge retninger og hhv. 9.100 og 10.600 cyklister i hverdagsdøgnet ved de to tællesteder. I henhold til Københavns Kommunes retningslinjer for cykeltrafik "Cykelfokus 2024" bør cykelstien ved spidstimetrafik på over 500 cyklister være min. 2,8 m bred.

I forbindelse med hastighedsprojekt "København ned i fart" har Københavns Kommune søgt Københavns Politi om samtykke til at reducere antallet af kørebaner fra tre til to, og køresporene reduceres til 3,25 meter i bredden i hver retning. Derudover opmærkes den eksisterende parkering i den sydlige del af Vigerslev Allé under Carlsbergviadukten. Den overskydende vejbredder udnyttes til at udvide cykelstierne i begge sider af vejen, og den eksisterende midterrabat på cirka 1,4 meter i bredden inddrages frem mod krydset ved Bohrsgade.



Økonomiudvalget har d. 9. april 2024 besluttet, at Økonomiforvaltningen sammen med Movia skal undersøge muligheden for busfremkommelighedstiltag på en række strækninger, herunder Vigerslev Allé. På den smalle del af Vigerslev Allé under Carlsbergviadukten vil en evt. busbane der forbedrer fremkommeligheden for flere busser, herunder en A-bus muligvis være gensidigt udelukkende i forbindelse med udarbejdelse af projektforslag foretages præcise opmålinger af vejens bredde med henblik på at samordne de to projekter, såfremt det vedtages, at der skal etableres busbane på Vigerslev Allé. Resultatet af undersøgelsen forventes færdige ultimo 2025

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler forventeligt i foråret 2026.
Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i august 2027.

Projektet har ikke konsekvenser for antallet af træer samt cykel- eller bilparkeringspladser. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter, som dækker renhold og vintertjeneste.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Anlæg af cykelsti	Anlæg	1.210	1.060	13.480		15.750
- Afledt drift og vedligehold	Service			3	3	6
Udgifter i alt		1.210	1.060	13.483	3	15.756
Ekstern medfinansiering	Anlæg		-605	-530	-4.815	-5.950
Projektets nettoudgifter i alt		1.210	455	12.953	-4.812	9.806
Måltal i alt		1.210	1.060	13.483	3	15.756

Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO₂ kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO₂-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel, m.m.

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(minimum maksimum ton CO ₂ e)
Anlæg af Brede cykelsti på Vigerslev Allé	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	19 - 61

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Projektet er relativt kompliceret, da Vigerslev Allé er en forholdsvis trafikeret strækning.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	610	370	250		1.230	980*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			12.290		12.290	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	600	690	790		2.080	1.290*
Evaluering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			150		150	
-Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I		-605	-530	-4.815	-5.950	
Netto anlægsudgifter i alt				1.210	455	12.950	-4.815	9.800	2.270*
Anlægs måltal i alt				1.210	1.060	13.480	0	15.750	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U			3	3	6	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	3	3	6	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☒	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse	Vigerslev Allé mellem Carlsberg-viadukten og Bohrsgade.										

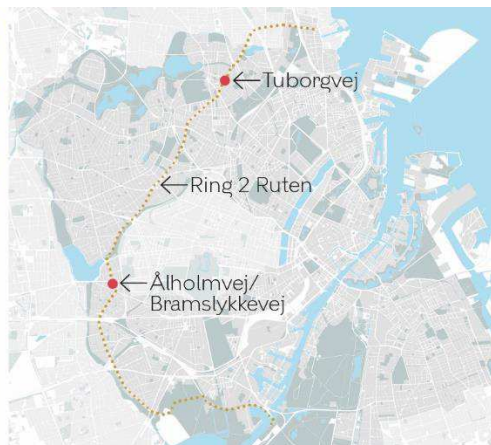
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM022 Supercykelsti "Ring 2-ruten": Punktvisse anlægsforbedringer og ibrugtagning (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder midler til to punktmæssige anlægsforbedringer på hhv. Ålholmvej og Tuborgvej samt midler til ibrugtagning af supercykelstien Ring 2-ruten, der løber gennem Københavns Kommune og Gentofte Kommune. Projektet anlægges i samarbejde med Gentofte Kommune.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en væsentlig statslig medfinansiering på 2,5 mio. kr.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 11. marts 2024 finansiering af punktvisse anlægsforbedringer og ibrugtagning af supercykelsti Ring 2-ruten til forhandlingerne om Budget 2025.

Ring 2-ruten er en 16,5 km lang nord-syd-ringrute, der i en halvcirkel omslutter Frederiksberg og det centrale København. Ruten forløber gennem Københavns og Gentofte Kommuner og følger langs det meste af ruten ringvejen Ring 2 fra Tuborg Havn i nord, mens den i syd løber gennem Valbyparken og slutter ved havneløbet, hvor den har forbindelse til Amager.

Indhold

Projektet har til formål at lave to lokale anlægsmæssige forbedringer af cykelforhold, der kan understøtte en samlet ibrugtagning af supercykelstien Ring 2-ruten.

Overkørsel ved Ålholmvej / Bramsslykkevej:

På Ålholmvej ved Bramsslykkevej etableres en overkørsel i granit med gennemført fortov og cykelsti. Udover at sikre god komfort og flow for cyklister og fodgængere skaber løsningen klare vigepligtsforhold i krydset. Den ca. 20 meter lange gennemførte cykelsti anlægges med asfalt og vil være min. 2,5 meter i bredden og afmærkes med cykelsymboler. Fortovet anlægges som standard københavnerfortov.

Cykelsti på Tuborgvej:

På den sydlige del af Tuborgvej på stykket mellem Nielsine Nielsens Vej og Bispebjergvej bliver den eksisterende cykelsti afbrudt af en parkeringsgade med 15



skråparkeringspladser. Parkeringsgaden er ca. syv meter bred, og biler kører ind og ud af gaden via Tuborgvej.

For at skabe bedre forhold for cyklende på strækningen omdannes parkeringsgaden til en cykelsti med længdeparkering i stedet. Noget af det eksisterende græsareal samt indkørslerne til parkeringsgaden inddrages til længdeparkering. På den måde er det muligt at sikre det samme antal parkeringspladser som før ombygningen. Projektet har dermed ikke konsekvens for antallet af parkeringspladser på strækningen.

Cykelstien etableres med asfalt og vil blive ca. tre meter i bredden langs parkeringssporet, der etableres med min. 2,2 meter i bredden. Mellem parkeringsspor og cykelsti etableres et udstigningsareal på min. en meter i bredden, hvor der også er plads til at placere to eksisterende master til vejbelysning.

Projektet omfatter udover de to anlægsmæssige forbedringer også etablering af servicetiltag for cyklister på hele Ring 2-ruten (se Bilag 1). Servicetiltag er tiltag, der gør cykeloplevelsen mere komfortabel og samtidig bidrager til en fælles identitet på supercykelstierne og kommunikerer, at cyklisterne prioriteres langs ruten. Servicetiltag omfatter bl.a. afmærkning, cykelruteskiltning og andre tiltag som fodhvilere i signalregulerede kryds og cykelbarometre, der kontinuerligt måler cykeltrafikken på strækningen. I forbindelse med projektet etableres to cykelbarometre på ruten. Derudover vil der være en indvielse af supercykelstien samt evaluering efterfølgende.

Anlægsprojektet har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter, som dækker renhold og vintertjeneste ifm. de nye cykeltiltag samt drift og vedligehold af fodhvilere, skiltning og cykelbarometre.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler i efteråret 2025. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- To punktvisse anlægsforbedringer og ibrugtagning	Anlæg	620	5.000			5.620
- Afledt drift og vedligehold	Service		12	73	73	158
Udgifter i alt		620	5.012	73	73	5.778
Ekstern medfinansiering	Anlæg		-310	-2.218		-2.528
Projektets nettoudgifter i alt		620	4.702	-2.145	73	3.250
Måltal i alt		620	5.012	73	73	5.778

Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO₂ kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO₂-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er



desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel, m.m.

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(Minimum maksimum ton CO ₂ e)
Punktvisse anlægsforbedringer og ibrugtagning af supercykelsti Ring-2 ruten	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	0,6 - 2,1

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Projektet er kompliceret, fordi anlægsarbejdet foregår langs Ring 2, hvor der er meget trafik.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	260	210			470	470*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		4.170			4.170	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	360	520			880	880*
- Evaluering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		100			100	
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I		-310	-2.218		-2.528	
Netto anlægsudgifter i alt				620	4.690	-2.218	0	3.092	1.350*
Anlægsudgifter i alt				620	5.000	0	0	5.620	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		12	73	73	158	
Afledte serviceudgifter i alt				0	12	73	73	158	



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☒	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☒	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse	Den sydlige del af Tuborgvej mellem Nielsine Nielsens Vej og Bispebjergvej Krydset Ålholmvej / Bramslykkevej										

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

Bilag 1 – Oversigtskort over ruteforløb



SUPERCYKELSTI "RING 2-RUTEN"

Flere bydele

Oversigtskort

— Oprindeligt ruteforløb

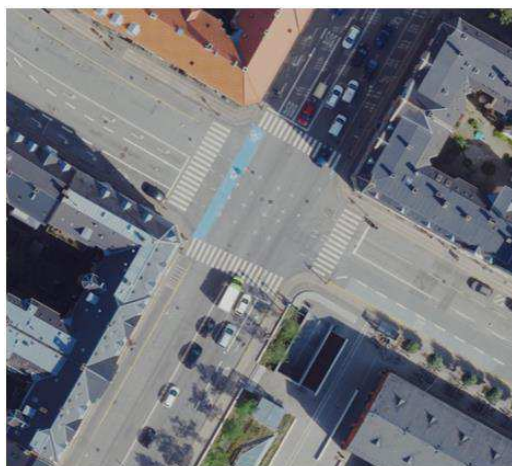
— Nyt ruteforløb

● Punktforbedring

BILAG 1



TM023 Supercykelsti "Farumruten - Etape 3": Punktforbedring og ibrugtagning (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder etablering af en punktforbedring på supercykelstien Farumruten - etape 3 i form af en cykelsti med fremskudt busperron på Rantzausgade ved Nuuks Plads. Notatet indeholder også en ibrugtagning af supercykelstien Farumruten - Etape 3, der løber langs Borups Allé, Rantzausgade og Åboulevarden mellem Frederiksberg Kommune og Nørre Farimagsgade. Projektet anlægges i samarbejde med Frederiksberg Kommune.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en væsentlig statslig medfinansiering på 1,8 mio. kr.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på deres møde den 11. marts 2024 finansiering af punktforbedring og ibrugtagning af supercykelsti Farumruten - Etape 3 til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Projektet har til formål at forbedre cykelforhold på Rantzausgade ved Nuuks Plads ved at forsimple krydsningen for cyklister over Jagtvej fra Borups Allé til Rantzausgade. I forlængelse af anlægsprojektet ibrugtages supercykelstien Farumruten - etape 3.

Under de eksisterende forhold skal cykler og busser "bytte plads" ude i selve krydset ved Jagtvej/Borups Allé/Rantzausgade for, at bussen kan komme til stoppestedet ved Nuuks Plads St. Busstoppet betjener buslinje 68 i retning mod Bella Center St. og har seks afgang i myldretiden.

For at skabe en mere glidende trafikafvikling for cykler og busser i krydset, etableres en fremrykket busperron med bagvedliggende cykelsti i den sydlige del af Rantzausgade i østlig retning fra krydset ved Jagtvej/Borups Allé/Rantzausgade.. Etablering af busperronen vil øge trygheden og fremkommeligheden for cykler, da de ikke længere skal tage højde for bussen i krydsningen af Jagtvej fra Borups Allé til Rantzausgade. Der kører ikke busser i den vestgående retning på Rantzausgade



Cykelstien etableres i asfalt med 2,8–3 m i bredden og bliver ca. 40 m. lang. Mellem cykelsti og kørebane etableres en 2 m bred busperron. Cykler og busser fletter efterfølgende i tilkørslen til den eksisterende bussluse til Rantzausgade. Movia har vurderet, at det er en god løsning at etablere en bushelle ved stoppestedet på Rantzausgade i den østlig retning og samtidig føre cyklisterne bag om hellen. Af hensyn til trafiksikkerhed og oversigtsforhold opsættes yderligere tre armaturer til den eksisterende wire-ophængte belysning i projektområdet.

Projektet omfatter også etablering af "servicetiltag" for cyklister på hele 3. etape af Farumruten samt midler til indvielse og evaluering af den nye supercykelsti. Servicetiltag er tiltag, der gør cykeloplevelsen mere komfortabel og samtidig bidrager til en fælles identitet på supercykelstierne og kommunikerer, at cyklisterne prioriteres langs ruten. Servicetiltag omfatter bl.a. afmærkning, cykelruteskiltning og andre servicetiltag såsom fodhvilere i signalregulerede kryds samt cykelbarometre, der kontinuerligt måler cykeltrafikken på strækningen.

Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter, som dækker renhold og vintertjeneste ifm. de nye cykeltiltag samt drift og vedligehold af fodhvilere, skiltning og cykelbarometre.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler primo 2026.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Anlæg af Farumruten - etape 3	Anlæg	720	3.620	160		4.500
- Afledt drift og vedligehold	Service			35	35	70
Udgifter i alt		720	3.620	195	35	4.570
Ekstern medfinansiering	Anlæg		-360	-1.478		-1.838
Projektets nettoudgifter i alt		720	3.260	-1.283	35	2.732
Måltal i alt		720	3.620	195	35	4.570

Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO₂ kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO₂-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel, m.m.



Tabel 2 – Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(Minimum – maksimum ton CO ₂ e)
Farumruten – Etape 3’’: Punktforbedring	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	3,1–5, 7

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Anlægsprojektet vurderes kompliceret, fordi det er op til et signalanlæg hvor der er meget trafik, herunder busser, som skal håndteres.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2025 p/l	Udvalg	Bevil-ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	300	240			540	540*
- Udførsel	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U		2.830			2.830	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	420	550	50		1.020	970*
- Evaluering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U			110		110	
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	I		-360	-1.478		-1.838	
Netto anlægsudgifter i alt				720	3.260	-1.318	0	2.662	1.510*
Anlægsmåltal i alt				720	3.620	160	0	4.500	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								0	
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 – Ordinær drift	U			35	35	70	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	35	35	70	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☒	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Busstoppested Nuuks Plads (Rantzausgade) og omegn.									



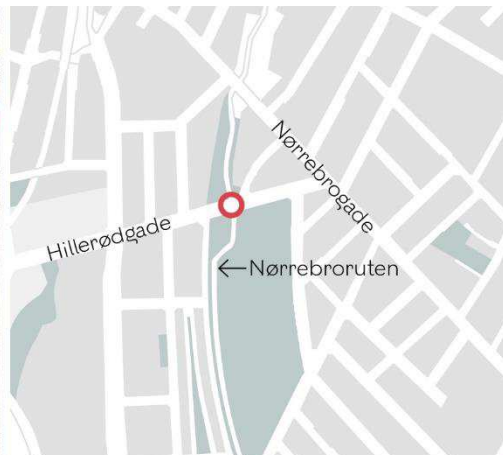
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM024 Nørrebro-ruten – Bedre krydsning med Hillerødgade (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder ombygning af Nørrebro-rutens krydsning med Hillerødgade for at øge tryghed, sikkerhed og fremkommelighed for cyklister og gående.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en væsentlig statslig medfinansiering på 1,2 mio. kr.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 11. marts 2024 finansiering af krydsombygning ved Nørrebro-ruten til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Krydsningen mellem cyklister på den dobbeltrettede cykelsti Nørrebro-ruten og cyklister og biler i begge retninger på Hillerødgade opleves i dag som problematisk. De eksisterende forhold skaber konflikter og forsinkelser for trafikanter i begge retninger. Seneste tællinger viser, at der cykler ca. 10.300 cyklister på Nørrebro-ruten (ÅDT eller ÅrsDøgnsTrafik, dvs. det gennemsnitlige antal cyklister/bilister pr. dag over alle årets dage) og 4.400 (ÅDT) på Hillerødgade. Ca. 7.400 biler krydser Nørrebro-ruten ved Hillerødgade (ÅDT).

Initiativet i dette budgetnotat indebærer, at den eksisterende midterhelle på vejbanen udvides, og at der etableres nye krydsningsheller mellem cykelsti og vejbane. Løsningen skal gøre det lettere for cyklisterne at orientere sig, og der vil komme bedre flow i krydsningen, da cyklister og fodgængere kan krydse vejen, når der er plads. Etableringen af heller skal ligeledes tydeliggøre, at cyklisterne har vigepligt, og der vil dermed ikke opstå tvivl ved krydsning af Hillerødgade. For at gøre plads til de nye sideheller kræver projektet en mindre omdisponering af grønt areal til befæstet areal. Den endelige omdisponering afklares i forbindelse med projekteringen.

For at gøre plads til etablering af krydsningsheller er det nødvendigt at flytte to gittermaster og en søjleskulptur. Derudover skal der foretages en mindre tilpasning af hjørnet af skaterampen ud mod Hillerødgade. Kultur- og Fritidsforvaltningen inddrages i detailprojekteringen af forslaget for at sikre, at tilpasningen ikke forringer skaterarealets funktion. Nørrebroparken er fredet, og fredningen går helt op til og med det sydlige fortov på Hillerødgade. Projektets betydning for fredningen afklares i projekteringen. Det

fredede areal, der ønskes inddraget, er det grusbelagte areal på den sydlige del af Hillerødgade op mod Nørrebroparken.

Projektet har ikke konsekvenser for træer eller antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler i foråret 2026.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i april 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Anlæg af midterhelle samt krydsningsheller	Anlæg	530	680	2.320		3.530
- Aflødt drift og vedligehold	Service			5	7	12
Udgifter i alt		530	680	2.325	7	3.542
Ekstern medfinansiering	Anlæg		-265	-340	-605	-1.210
Projektets nettoudgifter i alt		530	415	1.985	-598	2.332
Måltal i alt		530	680	2.325	7	3.542

Klima

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(ton CO ₂ e)
Hvilke faser indgår i livscyklusvurderingen? Materialer, byggeproces, brug og/eller afskaffelse?	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	3,1

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægssomkostningerne til risikotillæg. Projektet vurderes kompliceret, da det er en trafikeret vej, der er fredninger, og der skal flyttes en skulptur.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	200	220	50		470	420*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			1.900		1.900	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	330	460	270		1.060	790*
- Evaluering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			100		100	
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I		-265	-340	-605	-1.210	
Netto anlægsudgifter i alt				530	415	1.980	-605	2.320	1.210*
Anlægsmåltal i alt				530	680	2.320	0	3.530	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U			5	7	12	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	5	7	12	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐									
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐
Nørrebro	☒	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐
Adresse	Hillerødgade ved Nørrebro-ruten								

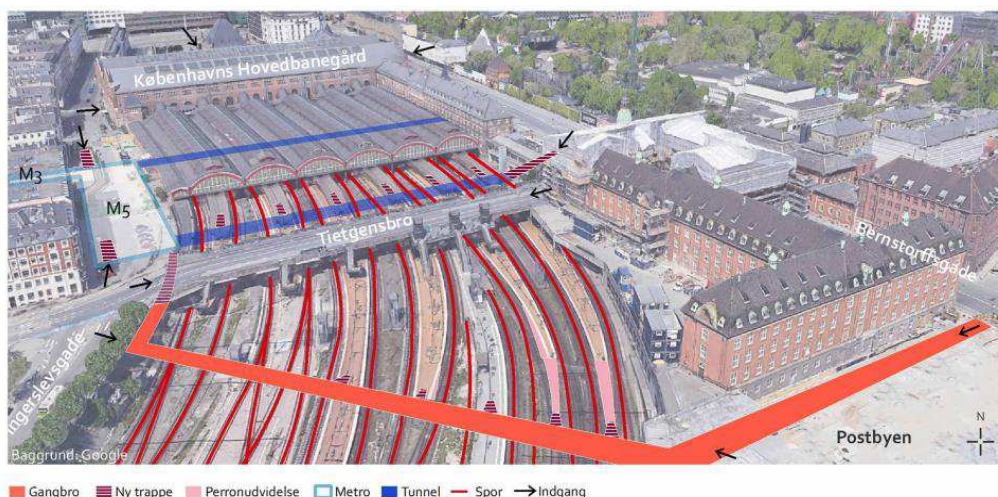
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM088 Tilkøb til foranalyse vedr. byrum og cykelparkering ifm. ny stiforbindelse med perronadgang ved Tietgensbro (rettidig omhu)



Figur 1 Skitse over Banedanmarks foreslåede stiforbindelse med perronadgang uden cykelparkering og byrum

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	X
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder midler til indledende analyse af nyt byrum og øget cykelparkering ved København Hovedbanegård i forbindelse med Banedanmarks planlagte etablering af en stiforbindelse med perronadgang samt ombygning af spor perroner syd for Tietgensbro.

Rettidig omhu

Budgetnotatet falder under kategorien 'rettidig omhu', da der er mulighed for at opnå en bedre udnyttelse af kommunens grunde og en bedre sammenhæng i området omkring Tietgensbro i forbindelse med, at Banedanmark igangsætter en undersøgelse af en stiforbindelse med nye perronadgange ved København H. Endvidere vil der være stor synergi i at koordinere etablering af en platform med byrum og cykelparkering i forbindelse med Banedanmarks projekt i forhold til besparelse på foranalyse, projektering og anlæg. Hertil skal tillægges dobbeltgene for rejsende med jernbanen, hvis en evt. platform med byrum og cykelparkering skal etableres efterfølgende.

Det er en forudsætning for at gennemføre et samlet anlægsprojekt, der indeholder cykelparkering og plads til ophold, som er delvist finansieret af Banedanmark og delvist finansieret af Københavns Kommune, at Københavns Kommune går med allerede i udviklingsfasen.

Såfremt der ikke afsættes midler til en foranalyse, vil Banedanmark arbejde videre med en stiforbindelse med perronadgang uden plads til cykelparkering eller ophold. Banedanmarks undersøgelse skal udarbejdes frem mod udgangen af 2026, hvor der skal træffes beslutning om det videre anlæg.



Baggrund

Banedanmark skal gennemføre en undersøgelse af en stiforbindelse med nye perronadgange syd for Tietgensbro over banelegemet mellem Ingerslevsgade og Postbyen. Stiforbindelsen skal etableres som følge af en større omlægning af spor og perroner ved Københavns Hovedbanegård, der skal sikre større punktlighed i togdriften. Banedanmark er i henhold til kommissoriet for projektet (se bilag 1) også forpligtet til at gennemføre en afklaring af muligheden for, at der sammen med Københavns Kommune kan blive bygget en større bro eller platform på tværs af sporene. Denne vil kunne anvendes som bydelsforbindelse med plads til cykelparkering og nyt byrum.

Indhold

Med dette budgetnotat afsættes midler til udarbejdelse af projektforslag for, hvordan Københavns Kommune kan opnå en bedre anvendelse af den nye forbindelse syd for Tietgensbro. Projektforslaget omfatter visualiseringer og anlægsoverslag til scenarier for et nyt byrum med cykelparkering på en udvidet brokonstruktion syd for Tietgensbro i samarbejde med Banedanmark. Foranalysen skal også afdække muligheden for, om konstruktion kan anlægges med træelementer. Ved finansiering af projektforslag til en udvidet forbindelse over banelegemet med plads til cykelparkering og byrum, kan der opnås en stor besparelse på foranalyse, projektering og anlæg, sammenlignet med, hvis Københavns Kommune selv skulle finansiere etableringen af en platform uden om Banedanmarks planlagte projekt.

Banedanmark igangsætter den indledende miljøscreening af den nye stiforbindelse i 2. halvår af 2024. I løbet af 2025 forventer Banedanmark at afklare, hvor det er muligt at placere fundamenter i sporgrundlaget. Placeringen af fundamenterne til de bærende søjler er afgørende for, hvordan en udvidet konstruktion kan udformes.

På baggrund af Banedanmarks tekniske undersøgelser vil Københavns Kommune undersøge, f.eks. gennem en arkitektkonkurrence, forskellige scenarier for udformningen af en udvidet konstruktion med plads til byrum og cykelparkering.

Ved udgangen af 2026 skal forligskredsen bag Aftale om Infrastrukturplan 2035 tage endelig stilling til igangsættelsen af projektet om en stiforbindelse og nye adgangsveje til perroner. Banedanmarks projekt har en samlet økonomisk ramme på 150 mio. kr.

I forbindelse med foranalysen, vil forvaltningen afdække mulighederne for finansiering af en udvidet stiforbindelse med plads til byrum og cykelparkering i dialog med Transportministeriet og DSB, herunder muligheden for medfinansiering fra EU, da Københavns Hovedbanegård indgår i det strategiske Trans-European Transport Network (TEN-T). Det er forvaltningens vurdering, at det ud over de 150 mio. kr., som er afsat i forbindelse med Aftale om Infrastrukturplan 2035, vil kræve et estimeret beløb på mellem 150 og 250 mio. kr. at realisere broen. Estimatet afklares i forbindelse med foranalysen.

Arbejdet med foranalysen igangsættes i 2025 og forventes afsluttet december 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Udarbejdelse af projektforslag, herunder evt. arkitektkonkurrence	Anlæg	600	600			1.200
Udgifter i alt		600	600	0	0	1.200



Der er tale om en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	600	600			1.200	1.200*
Anlægsudgifter i alt			600	600	0	0	1.200	1.200*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Syd for Tietgensbro									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er i forbindelse med Budget 2020 bevilget midler til en målrettet indsats for at tiltrække ekstern finansiering til cykelparkering ved Københavns Hovedbanegård. Projektet er afsluttet i 2024.

1.000 kr., løbende p/l	2020
Budgetaftale 2020	250
Afsatte midler i alt	250

Bilag

Bilag 1. Kommissorium for videre undersøgelse af en forenkling af Københavns Hovedbanegård

25. oktober 2023
2023 - 4479

Kommissorium for videre undersøgelse af en forenkling af Københavns Hovedbanegård

Baggrund

Forligskredsen bag den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 (Socialdemokratiet, Venstre, Moderaterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet) er enige om, at der skal gennemføres en forenkling af Københavns Hovedbanegård.

Af aftalen om Infrastrukturplan 2035 er der afsat 978,5 mio. kr. (2023-priser) til at gennemføre denne forenkling af Hovedbanegården. Formålet med forenklingen er at forbedre infrastrukturen til fordel for kapaciteten og derigennem muligheden for at sikre en bedre punktlighed i fjern- og regionaltrafikken

Banedanmark har med inddragelse af DSB og Trafikstyrelsen udarbejdet et idéoplæg til en forenkling af Hovedbanegården. Der er i idéoplægget undersøgt to principløsninger, som repræsenterer to forskellige tilgange til at løse nogle af udfordringerne på Hovedbanegården.

- Principløsning A dækker over en forenkling af spornettet med højere hastighed, et ekstra spor til indføring af Ringsted-/Øresundsbanen, ekstra perronsporkapacitet samt dedikeret perronsporanvendelse inden på Hovedbanegården.
- Principløsning B fjerner konflikter mellem ind- og udkørende tog ved at anlægge en jernbanebro vest for Hovedbanegården.

Idéoplægget peger på, at der i det videre forløb bør være fokus på løsninger inden for principløsning A. Idéoplægget, og den efterfølgende kvalificering af oplægget af eksterne eksperter, peger også på, at en udbygning af Hovedbanegården efter principløsning A er robust i forhold til en senere videreudvikling af Hovedbanegården, hvor der kan være forskellige tilgange og udbygningsmuligheder.



Principløsningerne i idéoplægget har været underlagt en betingelse om, at de skulle holde sig inden for den økonomiske ramme af 978,5 mio. kr. (2023-priser). Principløsningerne er udviklet og prissat før markedet for jernbaneentrepriser – i lyset af blandt andet krigen i Ukraine – blev udsat for ekstraordinære volatile priser. Dette giver en særlig usikkerhed om prissætningen, og den seneste prisudvikling indikerer, at anlægsoverslaget for samme projekt kan være i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. dyrere.

Ovenstående usikkerhed bæres ind i næste fase af projektet, hvor den kan afdækkes yderligere. Fase 2-undersøgelsen skal således afspejle det projekt, der er undersøgt i idéoplægget. Undervejs i undersøgelsen skal det afsøges, hvorvidt der er behov for at enkelte anlægselementer skal kunne fravælges for at nedbringe anlægsomkostningerne.

Opgave

Der skal gennemføres en undersøgelse på NAB fase 2-niveau og en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af et projekt inden for principløsning A fra idéoplægget.

Idéoplægget viser, at en ulempe ved principløsning A er de relativt lange adgangsveje til de nye perroner samt gener under anlægsfasen for togoperatørerne og passagererne. På den baggrund skal Bannedanmark kortlægge om der mulige løsninger, som mindsker disse ulemper, inden for principløsning A. Efterfølgende udvælges en af disse løsninger til at blive undersøgt i et beslutningsgrundlag på NAB fase 2-niveau.

NAB fase 2-undersøgelsen og miljøkonsekvensvurderingen skal omfatte følgende punkter:

- Udarbejdelse af projektforslag og visualiseringer af løsningen på Københavns Hovedbanegård.
- Udarbejdelse af anlægsoverslag for løsningen samt eventuelle tilvalg og mulige besparelsetiltag. Anlægsoverslagene skal fordeles på et økonomisk afløb.
- Udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering, herunder identificering af eventuelle natur- og miljømæssige effekter i anlægsfasen.
- Oplæg til køreplaner (herunder mulighed for udvidelse i trafikken), trafikmodelberegninger, vurdering af punktlighedseffekt og samfundsøkonomiske beregninger.



- Oplæg til gennemførelse af togtrafikken i anlægsfasen, herunder en vurdering af den samfundsøkonomiske effekter heraf.
- Afklaring af om delmængder (herunder spor 50) meningsfuldt kan igangsættes forud for det samlede projekt.
- Afklaring af muligheden for at der sammen med Københavns Kommune blive bygget en større bro på tværs af sporene, som også kan anvendes som bydelsforbindelse.

Budgettet for den samlede undersøgelse er 36,8 mio. kr. (2023-priser), som er afsat i regi af aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Tidsplan

Den samlede tidsplan for undersøgelsen frem mod et beslutningsgrundlag på NAB fase 2-niveau er:

- November 2023: Undersøgelsen bliver igangsat.
- 2. halvår 2024: Afrapportering af løsninger inden for principløsning A og præsentation for forligskredsen.
- 1. halvår 2026: VVM-høring.
- 2. halvår 2026: Ekstern kvalitetssikring.
- Ultimo 2026: Afrapportering af beslutningsgrundlag til forligskredsen og stillingtagen til igangsætning af anlæg.

Grænseflader og øget inddragelse af interessenter

I forbindelse med undersøgelsen skal Banedanmark inddrage Københavns Kommune, passager- og godsoperatører samt andre relevante eksterne interessenter undervejs i undersøgelsen. Dette bl.a. med henblik på rettidig koordinering med eksempelvis byudvikling og udvidelserne af metroen. Der gennemføres en offentlig høring i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

Banedanmark nedsætter en ekstern følgegruppe med fageksperter, som undervejs involveres i undersøgelsen og beslutningsgrundlaget.



Organisering

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Banedanmark med tæt inddragelse af DSB i forhold til eksempelvis det trafikale oplæg og adgang til klargørings- og værkstedsfaciliteter.

Der nedsættes en styregruppe med deltagelse af Transportministeriets departement (formand), Banedanmark og DSB. Banedanmark er ansvarlig for afrapporteringen.

TM149 Toilet fra By og Havn til Kranparken i Nordhavn (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder politisk beslutning om at modtage toilet til opsætning i den kommende Kranpark i Nordhavn. Toilettet er en gave fra By og Havn, og med budgetnotatet afsættes midler til afledt drift af toilettet.

Rettidig omhu

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til modtagelse af toilet fra By og Havn til opsætning i Kranparken. Budgetnotatet falder ind under kategorien rettidig omhu, da kommunen har mulighed for at få en gave fra By og Havn i form af indkøb af toiletbygningen samt byggemodning af toiletplaceringen. Modtagelsen af toilettet afhænger af politisk beslutning om opsætning af toilet og at der afsættes midler i Budget 2025 til den fremtidige drift og vedligeholdelse af toilettet i Kranparken. Toilettet udgør dermed en medfinansiering ift., hvis kommunen også skulle etablere det.

Baggrund

By & Havn ønsker at indkøbe og etablere et toilet i Kranparken, som derefter skal overdrages til Københavns Kommune og fungere som offentligt toilet med adgang for alle. Såfremt Borgerrepræsentationen ønsker at modtage toilettet, skal der afsættes midler til den daglige drift og vedligeholdelse af et nyt toilet i Kranparken, som skal varetages af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Indhold

Som en del af lokalplanområdet på Svanemølleholm i den vestlige del af Nordhavn er et område på ca. 11.000 m² udlagt til en ny park, Kranparken. Kranparken indrettes som et rekreativt område med offentlig adgang, og den vil være den første større park i Nordhavn for de mange beboere og besøgende i området. Placeringen er vestvendt helt ud til kajkanten, og parken forventes derfor at blive et attraktivt opholdssted om eftermiddagen og aftenen. Metroforbindelsen i Nordhavn vil gøre det let at komme dertil fra hele byen.

Det er kendetegnende for området omkring Kranparken, at der fortrinsvis er erhvervsejendomme, hvilket betyder, at parken tillige kan forventes at blive et hotspot, hvor folk vil tage til for at undgå de tætte beboelsesområder, hvor private borgere vil klage over mange mennesker og larm om aftenen.



Forvaltningen forventer, at Kranparken får samme attraktionsværdi som lignende rekreative områder langs havnekanterne i byen, fx Havneparken på Islands Brygge. Den store tilstrømning på sådanne lokationer, som vokser ekstra i sommerperioden, medfører erfaringsmæssigt et ekstraordinært behov for toiletfaciliteter med høj rengøringsfrekvens, dvs. tre gange dagligt i sommerhalvåret og to gange dagligt i vinterhalvåret.

Fra Kranparken er afstanden til det nærmeste offentlige toilet (toilettet ved Sandkaj samt kommende toilet på Hamborg Plads) ca. 1100 m, svarende til ca. 15 minutters gang og derfor ikke anvendeligt for de besøgende i Kranparken. På den baggrund er det forvaltningens vurdering, at der i Kranparken vil være behov for et permanent toilet, der driftes på niveau med tilsvarende toilet i Havneparken.

Derfor vurderer forvaltningen, at det er hensigtsmæssigt at etablere et offentligt toilet i Kranparken for at sikre toiletkapaciteten i området. Forvaltningen vurderer samtidigt ud fra den nuværende viden om den kommende park, at et standardtoilet, der indeholder to toiletkummer, vil have tilstrækkelig kapacitet set ift. Kranparkens størrelse.

Hele Nordhavn er under byudvikling, og der vurderes at blive en stor tilstrømning af besøgende, særligt i sommerhalvåret, hvor der er en forventning til, at både byens borgere og turister besøger området.

Kranparken er et privatejet areal med offentlig adgang, som vurderes at ville være et attraktivt område for kommunens borgere og turister at besøge. Det er vurderingen, at arealets placering medfører, at området som åbent byrum indbyder til, at man tager ophold, hvormed der vil være behov for etablering af toiletfaciliteter.

Afstanden til de nærmeste toiletter vurderes i denne forbindelse at være uforholdsmæssig stor, taget områdets forventede popularitet i betragtning. Det forventes, at området vil kunne sammenlignes med arealerne ved Islandsbrygge i højsæsonen, hvor erfaringen har vist, at der vil være endda stor benyttelse af området. Hvor der i Kranparken fortrinsvist vil være erhverv og ikke beboelse, er det forventningen, at denne årsag kan medføre et stort træk af mennesker, som vil søge til området for at undgå at tage ophold i beboelsesområder.

Ved at opsætte et passende antal toiletter vil kommunen derudover sikre et rent og pænt område, som lader København som by fremstå indbydende og attraktiv. Da forvaltningen vurderer, at der henset til ovenstående forhold er mulighed for, at Københavns Kommune kan drifte toilettet i Kranparken, selvom arealet ikke er ejet af Københavns Kommune, har Borgerrepræsentationen mulighed for at træffe beslutning om at modtage toilettet og afsætte finansiering til drift heraf. Det afledte driftsbehov dækker over renhold af toilettet svarende til en rengøringsfrekvens på tre gange dagligt i sommerhalvåret og to gange dagligt i vinterhalvåret, vedligehold, graffiti afrensning samt forbrug (el og vand).

By & Havn påbegynder anlæggelse af Kranparken i september 2024, herunder også byggemodning af toiletplaceringen, og anlægsarbejdet forventes at være afsluttet i februar 2025. Toilettet forventes at kunne ibrugtages 1. marts 2025. Bevilliges der ikke midler til drift og vedligeholdelse af toilettet til Budget 2025, hvor parken og toilettet kan tages i brug efter planen, vil Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kunne drifte toilettet, og By og Havns tilbud vil forventeligt frafalde.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styringsområde	2025	2026	2027	2028	I alt
- Afledt drift og vedligehold	Service	230	275	275	275	1.055
Udgifter i alt		230	275	275	275	1.055

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	230	275	275	275	1.055
Afledte serviceudgifter i alt			230	275	275	275	1.055

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☒	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Kranparken, Nordhavn									

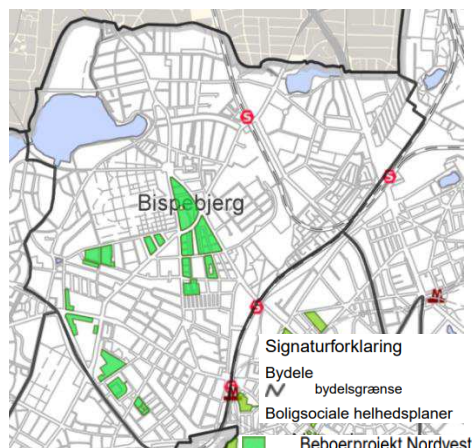
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM081 Videreførelse af boligsocial helhedsplan for Bispebjerg



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder kommunal medfinansiering af en ny fireårig boligsocial helhedsplan for Bispebjerg. Den nuværende helhedsplan udløber d. 31. august 2025, og der er fortsat behov for en forebyggende og social indsats i bydelen.

Baggrund

Borgmesterforum for Udsatte Boligområder har bestilt et budgetnotat vedr. kommunal medfinansiering af boligsocial helhedsplan for Bispebjerg til forhandlingerne om Budget 2025.

Københavns Kommunes arbejde med boligsociale helhedsplaner er en central del af indsatsen med skabe positiv udvikling i byens udsatte byområder. De boligsociale helhedsplaner løber over fire år og er en lokalt forankret, forebyggende og social indsats, der skaber kontakt til og aktiviteter for beboere, som kan hjælpes videre til kommunens indsatser ift. beskæftigelse, uddannelse, familieunderstøttende tiltag mv. De boligsociale indsatser udgør en vigtig lokal platform, som giver kommunen mulighed for at nå de udsatte borgere, som forvaltningerne ellers kan have svært ved at skabe kontakt til.

Der blev i Overførselssagen 2018/2019 afsat midler til at en boligsocial helhedsplan for Bispebjerg (Beboerprojekt Nordvest). Den boligsociale helhedsplan udløber den 31. august 2025.

Der er mulighed for at opnå væsentlig ekstern medfinansiering, hvis kommunen afsætter finansiering. Helhedsplanen finansieres 75 % af Landsbyggefonden, men forudsætter, at hhv. kommunen og boligorganisationerne medfinansierer indsatsen med hver 12,5 % svarende til estimeret 5,0 mio. kr. Den boligsociale indsats vil bortfalde, hvis kommunen ikke afsætter midler.

Indhold

Med dette budgetnotat afsættes 5,0 mio. kr. til kommunal medfinansiering af en fireårig boligsocial helhedsplan for Bispebjerg, der skal videreføre den indsats, der udløber den 31. august 2025.

Københavns Kommune, boligorganisationerne og Landsbyggefonden vurderer, at der er behov for en fortsat boligsocial indsats i området. Den nuværende boligsociale helhedsplan har skabt positive forandringer for beboerne, fx er flere unge kommet i fritidsjobs, og flere unge gennemfører en ungdomsuddannelse. Der er dog fortsat langt til målet om at få beboerne tættere på arbejdsmarkedet og uddannelse og skabe en bedre



sammenhængskraft i områderne. Vurderingen er bl.a. baseret på områdets placering i forhold til de nationale indikatorer for social udsathed, som Landsbyggefonden anvender til at udpege udsatte boligområder og monitorere virkningen af boligsociale indsatser.

Eksempelvis er karaktergennemsnittet for dansk og matematik i 9. klasse på 5,8 (KK-gennemsnit er 8,3), af de 18-29-årige har 17 % grundskole som højest fuldførte uddannelse (KK-gennemsnit er 7 %), ligesom 29 % af de 18-64-årige er uden tilknytning til arbejde og uddannelse (KK-gennemsnit er 10 %). Samtidig understreger løbende evalueringer af fra Landsbyggefonden (udarbejdet af VIVE) helhedsplanernes væsentlighed. Evalueringerne viser, at boligsociale helhedsplaner mindsker chanceuligheden blandt børn og unge i udsatte boligområder.

Den boligsociale helhedsplan for Bispebjerg gennemføres med afsæt i en samarbejdsaftale mellem Landsbyggefonden, boligorganisationerne og bopælskommunen. Helhedsplanen understøtter områdets velfærdsindsatser og kernerdrift og indeholder fire fokusområder: (1) Uddannelse og livschancer, (2) beskæftigelse, (3) kriminalitetsforebyggelse samt (4) sammenhængskraft og medborgerskab.

De fire indsatsområder understøtter Københavns Kommunes arbejde med udsatte byområder og en fælles ambition med de almene boligorganisationer om at løfte boligområderne af statens lister over udpegede boligområder. Helhedsplanerne bidrager til Almenboligaftalen, som er indgået for perioden 2024-2027 mellem Københavns Kommune og BL 1. kreds med temaet "den sammenhængende by – tryk og attraktiv by for alle". Ambitionen er at understøtte boligområderne i en positiv og social bæredygtig udvikling.

Den boligsociale helhedsplan omfatter bl.a. boligafdelingerne Bispeparken, Bispevænget og Stærevej, som i 2023 er udpeget på statens liste over forebyggelsesområder. Helhedsplanen skal bidrage til at forebygge, at boligafdelingerne kommer til at figurere på statens parallelsamfundsliste.

Boligorganisationerne administrerer helhedsplanerne med kommunen som samarbejdspart. Den kommunale medfinansiering går til boligorganisationen, der administrerer og er projektleder for helhedsplanens implementering af indsatser. Indsatserne udføres oftest i samarbejde mellem boligsociale medarbejdere og lokale kommunale parter. Helhedsplanerne afrapporterer løbende på indsatser og målsætninger til Københavns Bydelsbestyrelse med medlemmer fra både kommune og boligorganisationer.

Såfremt medfinansieringen afsættes med Budget 2025, vil alle forvaltninger i kommunen og den relevante boligorganisation allerede fra Borgerrepræsentationens udmøntning af budgettet indgå i forhandlinger om det konkrete indhold i den boligsociale helhedsplan.

Der afsættes et beløb svarende til de 12,5 % i obligatorisk medfinansiering fra kommunen. Det indebærer et mindre fald i støttebeløb i forhold til niveauet i dag.

Det bemærkes, at Landsbyggefondens støttebeløb endnu ikke er fastlagt og dermed udestår det endelige udgangspunkt for den kommunale medfinansiering. Forvaltningen forventer at modtage det endelige støttebeløb inden forhandlingerne om Budget 2025, hvorfor budgetnotatet tilrettes, såfremt støttebeløbet er anderledes end fremlagt.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges medio 2025 den boligsociale helhedsplan for Bispebjerg til godkendelse samt frigivelse af anlægsmidler.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
Obligatorisk medfinansiering Bispebjerg - udbetaling til de almene boligorganisationer	Anlæg	417	1.250	1.250	1.250	833	5.000
Udgifter i alt		417	1.250	1.250	1.250	833	5.000

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret. Beløbene er udregnet efter den kontante kommunale støtte, der udbetales til en boligsocial helhedsplan fra år 2026, p/l-fremskrevet og medregnet 5 % i risikofaktor til uforudsete udgifter. Risikofaktoren tager højde for Landsbyggefondens mulige regulering af støttebeløbet og dermed kommunens beløb til medfinansiering samt eventuelle kortere forlængelser og kommunens andel af refusion.

Bevillingstekniske oplysninger

Bevillingen indføres pr. 1. september 2025 og forventes fuldt indfaset den 31. august 2029.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
Anlægsudgifter									
- Udbetaling til boligorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	417	1.250	1.250	1.250	833	5.000	
Anlægsudgifter i alt			417	1.250	1.250	1.250	833	5.000	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☒	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		De almene boligafdelinger Birkebo, Bispeparken, Degnegården, Dommerparken, Gravervænget/Møllerodden, Klerkegården, Klokkegården, Munkevangel, Afd. 33, Afd. 49, Bispevænget, Oldermannsgården, Vestergårdsvej, Sangergården 1 og Sangergården 2.									

Høring

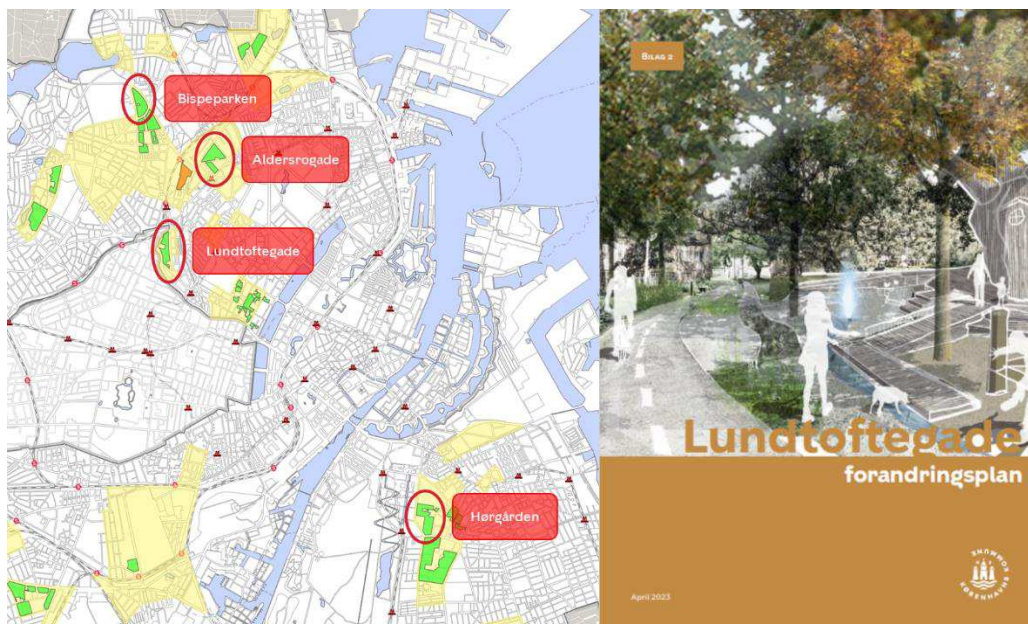
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 26,4 mio. kr. til kommunal medfinansiering af den almene boligsektors boligsociale indsatser herunder Bispebjerg.

1.000 kr., løbende p/l	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Overførselssagen 2018-2019	2.166	2.893	6.655	5.031	5.031	4.305	302
Afsatte midler i alt	2.166	2.893	6.655	5.031	5.031	4.305	302

TM076 Implementering af fire forandringsplaner (Bispeparken, Aldersrogade, Lundtoftegade og Hørgården) (delvist bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet skal sikre en sammenhængende og effektiv gennemførsel af fire fysiske forandringsplaner i de udsatte områder Bispeparken, Aldersrogade, Hørgården og Lundtoftegade, hvis igangsættelse blev godkendt af Borgerrepræsentationen i hhv. 2021 og 2023. Initiativet omfatter implementering af forandringsplanerne over en fireårig periode (2025-2028).

Baggrund

Borgmesterforum for Udsatte Boligområder har bestilt et budgetnotat vedr. implementering af fire forandringsplaner til forhandlingerne om Budget 2025.

Borgerrepræsentationen godkendte i hhv. 2021 (BR 24.06.21) og 2023 (BR 01.06.23) fire forandringsplaner som led i arbejdet med at skabe trygge og attraktive områder for alle. Forandringsplanerne skal bidrage til en positiv udvikling i byens mest udsatte almene boligområder samt i området i umiddelbar nærhed heraf. Med forandringsplaner forstås strategiske, fysiske handleplaner, der skal forebygge, at områderne udvikler sig til omdannelsesområder, dvs. kategorien på statens parallelsamfundsliste med flest konsekvenser for boligområdet. Implementeringen af de første forandringsplaner er fortsat i gang. Forandringsplanerne har skubbet til en større fysisk udvikling af områderne og har blandt andet været med til at sikre, at der er givet midler til tre nye offentlige byrum på hhv. Frederiksborgvej Nord (Bispeparken), Sigynsgade/Krakas Plads (Aldersrogade) samt byrummet mellem Sundholm og Hørgården (Hørgården). Dertil kommer, at der er en række projekter under udvikling og udførelse af de involverede boligorganisationer. Der sker en løbende indsats for at sikre, at projekterne koordineres og supplerer hinanden som beskrevet i forandringsplanerne.

I Budget 2022 blev der afsat bevilling til 1 årsværk årligt til implementering af to forandringsplaner for Aldersrogade og Bispeparken. Midlerne udløber ved udgangen af 2024. Sidenhen er yderligere to forandringsplaner blevet godkendt, og budgetnotatet indeholder således bevilling til at fortsætte og udvide indsatsen fra to til nu i alt fire forandringsplaner frem til udgangen af 2028. Budgetnotatet indeholder en bevilling på



1,5 årsværk til at understøtte implementeringen af forandringsplanerne, som indeholder komplekse byudviklingsprojekter, der strækker sig over en længere årrække, involverer mange parter og påvirker mange borgeres hverdag.

Indhold

Med dette budgetnotat udarbejdes, realiseres og sikres en sammenhængende implementering af fire forandringsplaner for områderne Bispeparken, Aldersrogade, Lundtoftegade og Hørgården.

I lighed med Tingbjerg Udviklingsplan, hvor der er ansat en central koordinator til implementeringen, har der været ansat en central koordinator fra 2022-2024 til implementeringen af forandringsplanerne Bispeparken og Aldersrogade. Med budgetnotatet videreføres indsatsen med implementering af forandringsplaner for Aldersrogade og Bispeparken, der fortsat er i færd med at blive realiseret, samtidig med at der afsættes midler til gennemførslen af to yderligere forandringsplaner for Hørgården og Lundtoftegade, der blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 1. juni 2023. Projekterne i forandringsplanerne har forskellige tidsplaner, men forløber typisk over en længere årrække. Forventningen er, at de fleste projekter er godt på vej i 2030.

Det er forvaltningens vurdering, at 1,5 årsværk vil kunne dække implementeringen af alle fire forandringsplaner i en fireårig periode.

Indsatsen skal bl.a. understøtte den vigtige koordinering med øvrige indsatser i områderne samt sikre, at den nødvendige og vigtige dialog med boligorganisationer, beboere og områdernes interessenter fastholdes igennem implementeringsperioden for at skabe fremdrift og opnå det bedste resultat for området.

Med budgetinitiativet afsættes midler til at:

- Sikre, at den strategiske retning fastholdes igennem hele implementeringsfasen af forandringsplanerne fx med nye byrum
- Afklare snitflader og synergimuligheder mellem projekterne og samtidig i sammenhængende projekter
- Understøtte en fælles kommunikationsstrategi mv.
- Løbende afklare juridiske forhold (fx ift. Almenboligloven)
- Koordinere med de øvrige indsatser i området
- Understøtte samarbejdet på tværs af Københavns Kommunes forvaltninger, som er involveret i forandringsplansprojekter
- Understøtte en god dialog med beboere og andre lokale interessenter
- Understøtte styregruppesamarbejdet mellem boligorganisationerne og kommunen
- Koordinere med de fysiske helhedsplaner (renoveringer) i boligområderne
- Sikre at viden og erfaringer videreføres til udviklingen af den kommende forandringsplan for Husum Nord.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Implementering af fire forandringsplaner	Service	1.127	1.127	1.127	1.127	4.508
Udgifter i alt		1.127	1.127	1.127	1.127	4.508



Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter								
Implementering af fire forandringsplaner	TMU	1000 - Ordinær drift	U	1.127	1.127	1.127	1.127	4.508
Serviceudgifter i alt				1.127	1.127	1.127	1.127	4.508

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☒	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☒	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☒		
Adresse	De almene boligafdelinger Bispeparken, Aldersrogade (Den Grønne Trekant og Vognvænget), Lundtoftegade og Hørgården										

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Med Budget 2022 blev der afsat 2,1 mio. kr. til implementering af forandringsplaner for Bispeparken og Aldersrogade.

1.000 kr., løbende p/l	2022	2023	2024
Budgetaftale 2022	687	687	687
Afsatte midler i alt	687	687	687

Henvisninger

[Forandringsplaner for Aldersrogade og Bispeparken \(BR 24.06.21\)](#)

[Forandringsplaner for Lundtoftegade og Hørgården \(BR 01.06.23\)](#)

TM075 Nyt liv til Parken ved Bispeengen (Forandringsplan for Lundtoftegade)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder et projekt fra Forandringsplanen for Lundtoftegade, der giver liv til parken ved Bispeengen. Projektet omfatter tre hovedgreb: 1) Den eksisterende bemandede legeplads får et markant løft og udvikles til en legeplads med en stærk identitet. 2) Der anlægges åbne og inviterende forpladser til parken og bedre forbindelser for gående og cyklende. 3) De grønne og rekreative kvaliteter i parken bliver styrket.

Baggrund

Borgmesterforum for Udsatte Boligområder har bestilt et budgetnotat vedr. nyt liv til Parken ved Bispeengen til forhandlingerne om Budget 2025.

I Budget 2021 blev der afsat midler til udarbejdelse af fysiske forandringsplaner for de udsatte almene boligområder Lundtoftegade og Hørgården. Forandringsplan for Lundtoftegade er udarbejdet i tæt dialog med det almene boligselskab AKB, København Lundtoftegade. Planen sætter en strategisk retning for udvikling af det udsatte boligområde med henblik på at skabe en varig positiv udvikling i området. Borgerrepræsentationen godkendte planen for Lundtoftegade den 1. juni 2023.

Indhold

Projektet bygger på et idéoplæg fra Forandringsplan for Lundtoftegade, som er udarbejdet af en ekstern rådgiver. Parken ligger på Nørrebro imellem den almene boligafdeling AKB, København Lundtoftedegades gårdrum og boligbebyggelser i Frederiksberg Kommune. Parken er en grøn lomme, der imidlertid fremstår slidt, ubrugt, utryk og med manglende belysning og tæt bevoksning, som gør den svær for besøgende at overskue. Parken har en bemanded legeplads, men både bygningerne og legefunktionerne er slidte og utidssvarende. Derudover kan parken være svær at finde, hvis man ikke kender til den.

Ambitionen med projektet er at skabe en synlig og attraktiv park og legeplads, der åbner op og inviterer indenfor og dermed bliver et nyt mødested for børn og familier. Det vil give københavnere og besøgende et attraktivt, grønt og sanseligt åndehul. Projektet kan gøre området mere attraktivt ved at styrke tryghed, byliv og sammenhæng med tilstødende byområder. Da der på Nørrebro generelt er stort pres på de offentlige byrum og særligt de grønne rekreative arealer, kan en opgradering af parken gavne hele bydelen.



I den videre konkretisering af projektet vil Områdefornyelse Bispeengen varetage borgerinddragelsen, så projektet udvikles i samarbejde med lokalområdet og tænkes ind i Områdefornyelsen Bispeengens øvrige projekter.

Parken har et samlet areal på ca. 7.100 m², som omdannes ved tre hovedgreb:

- 1) Der laves et markant løft af den eksisterende bemandede legeplads, som udvikles med en stærk identitet med inspirerende aktiviteter til leg og læring. Det er tanken, at parkens legefunktioner udvikles med blik for brugergruppernes aldre og i forhold til de eksisterende og kommende legefunktioner i kvarteret. Herunder vil der ske en mindre renovering af legepladsens bygninger og etablering af redskabs-/aktivitetsskure, så de passer til de kommende brugergrupper og aktiviteter.
- 2) Der etableres åbne, indbydende og tilgængelige forpladser samt attraktive og tilgængelige forbindelser for cykler og gående, som skal lede flere københavnere og andre besøgende ind i parken. Stiforbindelserne skal sikre en god afvikling mellem cykler og gående i parken. Forbindelserne igennem parken indgår også i den planlagte grønne cykelrute Grøndalsruten (Københavns Kommuneplan 2019), som forbinder Lundtoftegade til det nye byrum 'Linjen' ved Nørrebro Station. Dette kan tilsammen være med til at skabe mere liv og større trykthed i parken.
- 3) De grønne og rekreative kvaliteter i parken styrkes. Parkprojektet anlægges med et areal til regnvandsopsamling og med beplantning, der kan øge biodiversiteten og den rekreative værdi i parken.

Der er et stort lokalt ønske om et vandløb fra Lygte Å i en del af parken, og et areal med regnvandsopsamling vil derfor blive reserveret til, at Lygte Å kan løbe gennem parken, hvis et forslag om åbning af åen senere besluttet gennemført. Etablering af et åbent vandløb med vand fra Lygte Å indgår ikke i dette projekt.

Budgetnotatet er udarbejdet på baggrund af et idéoplæg, hvorfor forvaltningen på nuværende tidspunkt ikke kan vurdere eventuelle konsekvenser for træer. Forvaltningen forventer, at der med projektet vil ske en tilvækst af træer. Konsekvens for træer vil blive klarlagt i forbindelse med den videre projektering.

Udover synergier med Områdefornyelse Bispeengen og den grønne cykelrute Grøndalsruten, vil de eksisterende børneinstitutioner Børnehuset Tusindfryd og Brolopperne, som er naboer til parken, blive involveret i udviklingen af parken og legepladsen.

Det er desuden relevant, at projektet koordineres med projektet vedr. omdannelse af Bispeengbuen, og at der skabes sammenhæng mellem de to projekter.

Projektet skal koordineres med Områdefornyelsen Bispeengen, og processen forventes at indeholde følgende:

- 2025: Områdefornyelsen Bispeengen laver program for byrummet, udfører udbud af rådgiveropgaven og indgår kontrakt med en rådgiver.
- 2026: Borgerinddragelse samt inddragelse af lokaludvalg, Frederiksberg Kommune og andre interessenter høres om dispositionsforslag og projektforslag.



- 2027: Forvaltningen udarbejder en indstilling til TMU, ØU og BR med projektforslag. Der udarbejdes efterfølgende udbudsprojekt om entreprenøropgaven og myndighedsgodkendelse.
- 2028: Forvaltningen sender entreprenøropgaven i udbud, og der indgås kontrakt med entreprenør.
- 2028-2029: Projektet anlægges fra sommer 2028 og forventes ibrugtaget december 2029.

Initiativet har ikke konsekvenser for bilparkeringspladser. Initiativet vil tilføje området flere cykelparkeringspladser. Antallet af cykelparkeringspladser afklares i den videre projektering af anlægsprojektet.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter. Den afledte drift går til pleje af ny beplantning samt regnvandsbede (LAR-anlæg), vedligehold af nye legeredskaber, byinventar og trækonstruktioner, større opgaver ift. renhold, vintertjeneste og belysning samt drift og vedligeholdelse af stier. Dette budgetnotat omfatter ikke driftsmidler til den pædagogiske drift af den allerede eksisterende bemandede legeplads.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 1. kvartal 2027 indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december 2029.

Projektet ligger i et område med mange interessenter. Den eksisterende park ligger både i Frederiksberg Kommune og i Københavns Kommune, hvor begge matrikler ejes af Københavns Kommune. Projektet skal derfor koordineres tæt med Frederiksberg Kommune. Desuden grænser parken op mod AKB, København Lundtoftøgades matrikel og er tæt forbundet med deres grønne arealer. Projektet koordineres derfor tæt med AKB, København Lundtoftegade.

Projektets tidsplan kan muligvis blive påvirket af resultaterne af igangværende og kommende analyser, der skal afklare, om det er muligt at etablere et åbent vandløb med vand fra Lygte Å i parken.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
- Anlæg	Anlæg	1.080	1.080	1.080	9.169	12.591		25.000
- Afledt drift og vedligehold	Service					82	987	1.069
Udgifter i alt		1.080	1.080	1.080	9.169	12.673	987	26.069

Klima

Tabel 2. Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(ton CO ₂ e)
Nyt liv til Parken ved Bispeengen	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	115,4-172,3

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.



Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	540	540	540	540	229		2.389	1.620*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg				8.089	12.133		20.222	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	540	540	540	540	229		2.389	1.080*
Anlægsudgifter i alt			1.080	1.080	1.080	9.169	12.591	0	25.000	2.700*
<i>Serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift					82	987	1.069	
Serviceudgifter i alt			0	0	0	0	82	987	1.069	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☒	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Parken ved Bispeengen, Hillerødgade 23B, 2200 København N									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

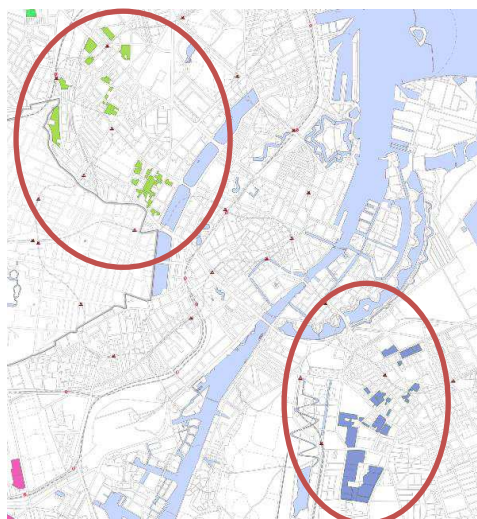
Ved Budget 2021 blev der afsat 3,4 mio. kr. til udarbejdelsen af forandringsplaner for henholdsvis Lundtoftegade og Hørgården.

1.000 kr., løbende p/l	2021
Budgetaftale 2021	3.350
Afsatte midler i alt	3.350

Henvisninger

[Borgerrepræsentationens beslutning den 1. juni 2023 vedr. forandringsplaner for Lundtoftegade, Nørrebro og Hørgården, Amager Vest](#)

TM078 Hensigtserklæring om medfinansiering til boligsociale helhedsplaner for Nørrebro og Amager



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en hensigtserklæring om, at kommunal medfinansiering til de to boligsociale helhedsplaner for hhv. Nørrebro og Amager indgår i forhandlingerne om Budget 2026.

Baggrund

Borgmesterforum for Udsatte Boligområder har bestilt et budgetnotat vedr. en hensigtserklæring om medfinansiering til boligsociale helhedsplaner til forhandlingerne om Budget 2025.

Parterne er enige om, at det er vigtigt, at der afsættes midler til kommunens medfinansiering på 12,5 % til de boligsociale helhedsplaner, som udgør en central del af arbejdet i de udsatte boligområder. Dermed vil der være mulighed for at opnå væsentlig ekstern medfinansiering, idet helhedsplanen finansieres 75 % af Landsbyggefonden, men forudsætter, at hhv. kommunen og boligorganisationerne medfinansierer indsatsen med hver 12,5 %. Den boligsociale indsats vil bortfalde, hvis kommunen ikke afsætter midler.

Der blev i Overførselssagen 2018/2019 afsat midler til en boligsocial helhedsplan for dele af Nørrebro og i Budget 2021 afsat midler til boligsociale helhedsplaner i andre dele af Nørrebro og Amager. De nuværende boligsociale helhedsplaner udløber den 31. december 2025.

Indhold

Københavns Kommunes arbejde med boligsociale helhedsplaner er en central del af indsatsen med at skabe en positiv udvikling i byens udsatte byområder. De boligsociale helhedsplaner løber over fire år og er en lokalt forankret, forebyggende og social indsats, der skaber kontakt til og aktiviteter for beboere, som kan hjælpes videre til kommunens indsatser ift. beskæftigelse, uddannelse, familieunderstøttende tiltag mv. De boligsociale indsatser udgør en vigtig lokal platform, som giver kommunen mulighed for at nå de udsatte borgere, som forvaltningerne ellers kan have svært ved at skabe kontakt til.

Dette budgetnotat indeholder en hensigtserklæring om at kommunal medfinansiering til to nye boligsociale helhedsplaner for Nørrebro og Amager kommer til at indgå i forhandlingerne om Budget 2026. Den kommunale medfinansiering svarende til 12,5 %



af de samlede helhedsplansbudgetter er på nuværende tidspunkt estimeret til ca. 9,5 mio. kr. over en fireårig periode.

De nuværende helhedsplaner for Nørrebro og Amager udløber med udgangen af 2025. Imidlertid tager forhandlinger og udarbejdelse af nye helhedsplaner et år, og derfor er der behov for at igangsætte forarbejdet til helhedsplanerne allerede i december 2024. Igangsættelse af dette forarbejde forudsætter politisk beslutning herom. En hensigtserklæring om finansiering af de boligsociale helhedsplaner for Nørrebro og Amager på Budget 2026 vil give kommunen mulighed for sammen med den relevante boligorganisation at igangsætte udarbejdelsen af helhedsplanerne, før medfinansieringen er afsat. Og dermed påbegynde arbejdet med at skitsere det konkrete indhold i de boligsociale helhedsplaner.

Københavns Kommune, boligorganisationerne og Landsbyggefonden vurderer, at der er behov for en fortsat boligsocial indsats i områderne. Vurderingen er bl.a. baseret på områdernes placering i forhold til de nationale indikatorer for social udsathed, som Landsbyggefonden anvender til at udpege udsatte boligområder og monitorere virkningen af boligsociale indsatser. Samtidig understreger løbende evalueringer fra Landsbyggefonden (udarbejdet af VIVE) helhedsplanernes væsentlighed. Evalueringerne viser, at boligsociale helhedsplaner mindsker chanceuligheden blandt børn og unge i udsatte boligområder.

De boligsociale helhedsplaner for Nørrebro og Amager gennemføres med afsæt i en samarbejdsaftale mellem Landsbyggefonden, boligorganisationerne og bopælskommunen. Helhedsplanen understøtter områdets velfærdsindsatser og kernerdrift og indeholder fire fokusområder: (1) Uddannelse og livschancer, (2) beskæftigelse, (3) kriminalitetsforebyggelse samt (4) sammenhængskraft og medborgerskab.

De fire indsatsområder understøtter Københavns Kommunes arbejde med udsatte byområder og en fælles ambition med de almene boligorganisationer om at løfte boligområderne af statens lister over udpegede boligområder (omdannelsesområder, parallelsamfund, udsatte boligområder samt forebyggelsesområder). Helhedsplanerne bidrager til Almenboligaftalen, som er indgået for perioden 2024-2027 mellem Københavns Kommune og BL 1. kreds med temaet "den sammenhængende by – tryk og attraktiv by for alle". Ambitionen er at understøtte boligområderne i en positiv og social bæredygtig udvikling.

De boligsociale helhedsplaner omfatter bl.a. Hørgården, Remisevængerne og Gullandsgården på Amager og Lundtoftegade og Blågården på Nørrebro, som er udpeget på statens liste over forebyggelsesområder.

Boligorganisationerne administrerer helhedsplanerne med kommunen som samarbejdspart. Den kommunale medfinansiering går til boligorganisationen, der administrerer og er projektleder for helhedsplanens implementering af indsatser. Indsatserne udføres oftest i samarbejde mellem boligsociale medarbejdere og lokale kommunale parter. Helhedsplanerne afreporterer løbende på indsatser og målsætninger til Københavns Bydelsbestyrelse med medlemmer fra både kommune og boligorganisationer. Den boligsociale indsats følger af Almenboligloven §91a, stk. 4 og Landsbyggefondens regulativ om tilskud til boligsocial indsats i udsatte almene boligafdelinger §6, stk. 7. Det følger også heraf, at Landsbyggefonden kan betinge deres tilskud af, at kommunen medvirker til den boligsociale indsats. Det er Landsbyggefondens praksis at håndhæve denne mulighed. Det betyder, at den boligsociale helhedsplan ikke kan gennemføres uden den kommunale medfinansiering på 12,5 %.



Forslag til aftaletekst:

"Parterne er enige om at fortsætte det boligsociale arbejde i områderne Nørrebro og Amager. Finansiering af kommunens medfinansiering til de to boligsociale helhedsplaner henvises til forhandlingerne om Budget 2026."

TM059 Gebyrfritagelse af gadesalg, faste stadepladser og filmoptagelser (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	X
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM053	Nej

Resumé

Dette budgetnotat indeholder fastholdelse af gebyrfritagelsen af mobilt gadesalg, faste stadepladser samt filmoptagelser på offentlige vejarealer, der alle har bevillingsudløb ved udgangen af 2024.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget har henvist bevillingsudløbet vedr. gebyrfritagelse for filmoptagelser, faste stadepladser og mobilt gadesalg til forhandlingerne om Budget 2025 (TMU, 22.04.24).

Indhold

Budgetnotatet indeholder fastholdelse af gebyrfritagelsen af bylivsaktiviteter på offentlig vej indenfor følgende erhvervsgebyrer:

- Mobilt gadesalg
- Filmoptagelser
- Faste stadepladser som fx pølsevogne, frugt- og grøntstader mv. samt julestadepladser som juletræssalg, nøddesalg og fyrværkerisalg.

Med gebyrfritagelsen skattefinansieres områderne, og dermed forlænges bevillingsudløbet.

En fortsat gebyrfritagelse vil gøre København mere erhvervsvenlig ved at gøre det lettere og billigere at drive forretning i byen samt fremme bylivet. Den forventede effekt er, at omfanget af faste stadepladser, mobile gadesælgere, julestadepladser og filmoptagelser kan fastholdes på nuværende niveau.

Såfremt der ikke afsættes bevilling til at fortsætte gebyrfritagelsen, vil området pr. 1. januar 2025 blive gebyrfinansieret.

Initiativ 1. Mobilt gadesalg

I initiativ 1 gebyrfritages mobilt gadesalg, der fx kan være små mobile kaffevogne og foodtrucks, der hvert år kan ansøge om 1-årige tilladelser (kalenderår) til mobilt gadesalg i størstedelen af byen. De årlige omkostninger vedr. mobilt gadesalg udgøres af et lønmæssigt ressourcetræk for sagsbehandling til tilladelser på et årsværk samt et lønmæssigt ressourcetræk ift. tilsyn på tilladelser på ligeledes et årsværk. Dertil kommer



årlige omkostninger til IT, kontaktcenter og fakturering. Såfremt området ikke gebyrfitages, vil området pr. 1. januar 2025 blive gebyrfinansieret. I dette tilfælde vil taksten være 7.225 kr. årligt pr. tilladelse i Indre By og 2.045 kr. årligt pr. tilladelse i resten af byen.

Initiativ 2. Filmoptagelser

I initiativ 2 gebyrfitages filmoptagelser, der enten kan være film-/TV-produktioner eller reklameproduktioner. De årlige omkostninger vedr. filmoptagelser udgøres af 0,5 årsværk. Der er ingen omkostninger ift. tilsyn til tilladelser. Dertil kommer årlige omkostninger til IT, kontaktcenter og fakturering. Såfremt området ikke gebyrfitages, vil området pr. 1. januar 2025 blive gebyrfinansieret. I dette tilfælde vil taksten være 3.134 kr. pr. tilladelse.

Initiativ 3. Faste stadepladser

I initiativ 3 gebyrfitages faste stadepladser på byens torve, pladser og fortove, der fx er fx pølsevogne, frugt- og grøntstader mv. samt julestadepladser som juletræssalg, nøddesalg og fyrværkerisalg. De årlige omkostninger vedr. faste stadepladser inkl. julestadepladser udgøres af et årsværk og 0,5 årsværk ift. tilsyn på tilladelser. Dertil kommer årlige omkostninger til IT, kontaktcenter og fakturering. Såfremt området ikke gebyrfitages, vil området pr. 1. januar 2025 blive gebyrfinansieret. I dette tilfælde vil taksten være 26.598 kr. årligt pr. tilladelse til faste stadepladser og 4.433 kr. årligt pr. tilladelse for julestadepladser.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Mobilt gadesalg</i>						
- Mobilt gadesalg og tilsyn (to årsværk årligt)	Service	1.360	1.360	1.360	1.360	5.440
- Afledt drift og vedligehold	Service	50	50	50	50	200
Initiativ 1 i alt		1.410	1.410	1.410	1.410	5.640
<i>Initiativ 2. Filmoptagelser</i>						
- Filmoptagelser (knap 1/3 årsværk årligt)	Service	340	340	340	340	1.360
- Afledt drift og vedligehold	Service	65	65	65	65	260
Initiativ 2 i alt		405	405	405	405	1.620
<i>Initiativ 3. Faste stadepladser</i>						
- Faste stadepladser og tilsyn (godt 2/3 årsværk årligt)	Service	1.020	1.020	1.020	1.020	4.080
- Afledt drift og vedligehold	Service	143	143	143	143	572
Initiativ 3 i alt		1.163	1.163	1.163	853	4.652
Udgifter i alt		2.978	2.978	2.978	2.978	11.912

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Initiativet indføres pr. 1. januar 2025, og forventes fuldt indfaset med det samme.



Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/1	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Fastholdelse af gebyrfritagelse for mobilt gadesalg (2 årsværk), initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	1.360	1.360	1.360	1.360	5.440
Fastholdelse af gebyrfritageles for filmoptagelser (0,5 årsværk), initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	340	340	340	340	1.360
Fastholdelse af gebyrfritagelse for faste stadepladser (1,5 årsværk), initiativ 3	TMU	1000 - Ordinær drift	1.020	1.020	1.020	1.020	4.080
Serviceudgifter i alt			2.720	2.720	2.720	2.720	10.880
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Vedligehold og drift, initiativ 1		1000 - Ordinær drift	50	50	50	50	200
Vedligehold og drift, initiativ 2		1000 - Ordinær drift	65	65	65	65	260
Vedligehold og drift, initiativ 3		1000 - Ordinær drift	143	143	143	143	572
Afledte serviceudgifter i alt			258	258	258	258	1.032

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEO/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler:

Ved Budget 2013 blev der afsat midler til at afskaffe gebyret for udeservering, mobilt gadesalg og filmoptagelser samt reducere gebyret for vareudstilling fra 2013 til og med 2016. Ved Overførselssagen 2012-2013 blev der afsat midler til at afskaffe stadeafgifter i 2013 samt fjerne afgiften for vareudstillinger på forsøgsbasis i 2013. Ved Budget 2014 blev der afsat midler til at fastholde afgiftsfritagelsen for vareudstillinger og stadepladser fra 2014 til og med 2017. Ved Budget 2017 blev der afsat midler til at videreføre afgiftsfritagelsen for bylivsaktiviteterne; mobilt gadesalg, filmoptagelser, vareudstillinger, udeservering og faste stadepladser. I Budget 2021 blev der afsat midler til at håndtere indtægtsudfordringen vedrørende genindførelsen af erhvervsgebyrer.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Budgetaftale 2013	15.000	15.000	15.000	15.000								
Overførsels-sag 2012-2013	8.940				12.200							
Budgetaftale 2014		9.200	9.200	9.200	9.200							
Budgetaftale 2017					3.200	25.700	25.700	25.700				
Budgetaftale 2021									2.594	2.594	2.594	2.594
Afsatte midler i alt	23.940	24.200	24.200	24.200	24.600	25.700	25.700	25.700	2.594	2.594	2.594	2.594



TM053 Gebyrfritagelse for reklameskilte og vareudstillinger (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	x
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder gebyrfritagelse for reklameskilte og vareudstillinger. Teknik- og Miljøforvaltningen skal fortsat udstede tilladelser og føre tilsyn med området.

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM059	Nej

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om gebyrfritagelse for reklameskilte til forhandlingerne om Budget 2025. Reklameskilte administreres sammen med vareudstillinger, da disse begge omfatter tilladelse til markedsføringselementer på offentlig vej. Derfor adskilles de to kategorier ikke og beregnes samlet.

Siden 2012 har reklameskilte og vareudstillinger været fritaget for gebyr. Gebyrfritagelsen udløber i 2024, og Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 22. april 2024 ikke at forlænge den, men i stedet fremover at gebyrfinansiere området. Fra og med 2025 vil reklameskilte og vareudstillinger derfor være gebyrfinansieret, medmindre det med dette budgetnotat besluttet at afsætte finansiering til at gebyrfritage. Såfremt det besluttet ikke at gebyrfritage vil der blive implementeret et årligt gebyr på 435 kr. for den første kvm og 217 kr. for de efterfølgende kvm fra 1. januar 2025. Det gælder både reklameskilte og vareudstillinger.

Indhold

Budgetnotatet indeholder initiativ om at fritage reklameskilte og vareudstillinger for gebyr og dermed skattefinansiere området. Teknik- og Miljøforvaltningen udsteder tilladelser til reklameskilte og vareudstillinger, som kan placeres på fortovet eller pladsen foran en virksomhed. I 2023 gav forvaltningen 738 tilladelser til reklameskilte og vareudstillinger.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Gebyrfritagelse for reklameskilte og vareudstillinger	Service	920	920	920	920	3.680
I alt		920	920	920	920	3.680



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter							
- Gebyrfritagelse for reklameskilte og vareudstillinger	TMU	1000 - Ordinær drift	920	920	920	920	3.680
Serviceudgifter i alt			920	920	920	920	3.680

Øvrige tekniske oplysninger

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Det blev ifm. Overførselssagen 2012/2013 besluttet at fjerne afgifterne for vareudstillinger som et forsøg i 2013. I Budget 2014 blev forligsparterne enige om at fastholde afgiftsfritagelsen af vareudstillinger fra 2014 til og med 2017. I Budget 2017 blev der afsat midler til at videreføre afgiftsfritagelsen for vareudstillinger.

I budgetaftalen for Budget 2021 blev det besluttet at forlænge afgiftsfritagelsen for vareudstillinger i 2021-2024, lige som reklameskilte også blev afgiftsfritaget i 2021-2024.

1.000 kr., løbende p/l	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Budgetaftale 2017 (kun vareudstillinger)	1.583	8.325	8.325	8.325				
Budgetaftale 2021					2.241	2.241	2.241	2.241
Afsatte midler i alt	1.583	8.325	8.325	8.325	2.241	2.241	2.241	2.241

TM060 Opmærkning og indsamling af efterladte cykler (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	x
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en forlængelse af den eksisterende bevilling til opmærkning og indsamling af efterladte cykler. Med forlængelse af bevillingen vil der forsat kunne indsamles op til 15.000 efterladte cykler årligt. Bortfalder bevillingen, nedskaleres indsamlingen af cykler, så der kun kan indsamles max. 10.000 cykler om året.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 22. april 2024 finansiering af bevillingsudløb på opmærkning og indsamling af efterladte cykler til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har over de seneste seks år årligt i gennemsnit indsamlet 15.300 efterladte cykler i byen. Der er seks fuldtidsansatte til opmærkning og indsamling af cykler rundt om i byen.

Fire af årsværkene er varige, hvorimod to af årsværkene udløber i 2024. Bevillingen blev afsat med Budget 2017 og forlænget i Budget 2021 frem til og med 2024.

Antallet af opmærkede cykler har i gennemsnit ligget på ca. 65.000 cykler om året de seneste seks år (2018-2023). Andelen af cykler, der indsamles, ligger i samme periode stabilt på mellem 20-30 % af de opmærkede cykler. Forvaltningen vurderer, at behovet for cykelindsamling ligger stabilt på niveau med de ca. 15.000 efterladte cykler årligt.

I alt er 64.721 cykelparkeringspladser blevet frigjort, siden forvaltningen i juli 2016 begyndte at registrere, om de indsamlede cykler optog en cykelparkeringsplads eller stod uden for stativ.

Hvis den nuværende bevilling bortfalder, vurderer forvaltningen, at den årlige indsamling af efterladte cykler vil blive nedjusteret fra 15.000 til 10.000 cykler om året.

Konsekvensen ved bevillingsudløbet vil derfor være, at der årligt oparbejdes en pukkel af efterladte cykler på ca. 5.000 cykler, som vil mindske fremkommeligheden og pladsen i de offentlige cykelstativer og andre steder i byen. Dertil kommer udfordringer med spærrede adgangs- og flugtveje fx på stationer, da borgere vil stille deres cykel andre steder end de anviste cykelstativer.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Forlængelse af bevilling til oprydning i efterladte cykler	Service	1.049	1.049	1.049	1.049	4.196
Initiativ 1 i alt		1.049	1.049	1.049	1.049	4.196

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Fortsættelse af styrket indsats for oprydning i efterladte cykler (2 årsværk)	TMU	1000 - Ordinær drift	1.049	1.049	1.049	1.049	4.196
Serviceudgifter i alt			1.049	1.049	1.049	1.049	4.196

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse: Bydækkende											

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 1,6 mio. kr. til projektet KBH Cykelhåndtering. Projektet blev desuden støttet med 1,1 mio. kr. fra den statslige Pulje til supercykelstier og cykelparkering. I Budget 2017 blev der afsat 0,7 mio. kr. årligt i drift til cykeloprydning i 2017-2021, herefter ophørte bevillingen. I Budget 2020 blev der afsat 1,6 mio. kr. på service i 2020, 0,5 mio. kr. i 2021, 0,5 mio. kr. i 2022 og 0,1 mio. kr. i 2023 til håndtering af efterladte cykler. I Budget 2021 blev der afsat 1,2 mio. kr. årligt på service i 2022-2023 og 1,0 mio. kr. i 2024 til oprydning og indsamling af efterladte cykler

1.000 kr., løbende p/l	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
OFS 2014-2015	1.590									
Budget 2017			700	700	700	700	700			
Budget 2020						1.600	500	500	100	
Budgetaftale 2021								1.200	1.200	1.000
Afsatte midler i alt			700	700	700	2.300	1.200	1.700	1.300	1.000

TM055 Opsamling af organisk og uorganisk materiale i søerne, Indre By (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	X
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder en forsættelse af den eksisterende bevilling til ekstra renholdelse i søerne i Indre By i sommerperioden. Med en forlængelse af bevillingen vil den ekstra renholdelsesindsats kunne fortsætte.

Baggrund

I Overførselssagen 2022-2023 blev der tildelt midler til øget renholdelse i vandet i perioden maj til og med september i 2023 og 2024. Teknik- og Miljøudvalget henviste på mødet den 22. april 2024 finansiering af bevillingsudløb vedr. renere søer i Indre By til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

I budget 2025 udløber bevillingen givet i Overførselssagen 2022-2023 til renholdelse af søerne. Midlerne blev bevilliget til at gennemføre en ekstra ugentlig manuel affaldsindsamling enten fra søkanten eller fra søen af medarbejdere udstyret med waders samt måling og evaluering af indsatsen.

På baggrund af en evaluering i 2023, er indsatsen i 2024 justeret til manuel renholdelse ca. hver anden uge suppleret med maskinel opgrabning fra søkanten af sammenfiltret grøde og affald ca. 11-13 gange i løbet af sæsonen samt fortsat måling og evaluering.

Med en videreførelse af bevillingen vil indsatsen blive videreført som udført i 2024. Det anbefales at bevillingen ved genbevilling benævnes *Opsamling af affald i søerne i Indre by*.

Den maskinelle opgrabningen og bortkørsel af sammenfiltret grøde og affald vil hovedsagligt ske i de søhjørner, hvor vinden skubber materialet sammen – fx ved Østerbrogade og Fredensbro. Ved Dronning Louises Bro er der meget ringe tilkørselsforhold på grund af højdeforskelle mellem vandoverflade og bro, og der kan derfor som udgangspunkt ikke gennemføres maskinel grabning i området. Her vil der i stedet, efter behov blive indsamlet affald fra en gummibåd. Indsatsen kan forventes at øge renholdelsesniveauet til over det politisk vedtagne niveau på 4, men forventes dog ikke at nå op på 5.



Hvis bevillingen ikke videreføres, er det alene renholdelsen inden for den faste driftsramme, der fortsættes, hvilket overvejende indebærer daglig kurvetømning og snapning af løst affald langs kanterne og i vandet fra bredderne.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Opsamling af affald i søerne	Service	242	242	242	242	968
Udgifter i alt		242	242	242	242	968

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter							
- Opsamling af affald	TMU	1000 - Ordinær drift	242	242	242	242	968
Serviceudgifter i alt			242	242	242	242	968

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Søerne i Indre By									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

I Overførelsessagen 2022-2023 blev der afsat 0,3 mio. kr. i 2023 og 0,2 mio. kr. i 2024 på service til ekstra renholdelse i vandet langs søkanterne i søerne i Indre By i sommerperioden.

1.000 kr., løbende p/l	2023	2024
Overførelsessagen 2022-23	257	221
Afsatte midler i alt	257	221

TM057 Renoveringer af almene boliger – fysiske helhedsplaner (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	x
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Med dette budgetnotat afsættes midler til at forlænge bevillingen vedr. renovering af almene boliger. Formålet er at eksekvere den øgede sagsmængde ved fremrykningen af en række store renoveringsprojekter i den almene boligsektor.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 22. april 2024 finansiering af bevillingsudløb vedr. sagsbehandling af fysiske helhedsplaner til forhandlingerne om Budget 2025.

I foråret 2020 indgik et flertal i Folketinget en grøn boligaftale med det formål at igangsætte en ekstraordinær og hurtig afvikling af Landsbyggefondens venteliste af store renoveringsprojekter (fysiske helhedsplaner). Frem mod 2026 skulle Teknik- og Miljøforvaltningen behandle 42 fremrykkede renoveringer for, at støttemuligheden indenfor investeringsrammen i den grønne boligaftale for 2020 ikke skulle gå tabt.

For at sikre rettidig behandling af de fremrykkede renoveringer blev der med Budget 2022 afsat midler til årsværk i årene 2022-2025, der skulle gennemføre og håndtere den væsentligt øgede mængde af opgaver, som fulgte med den grønne boligaftale. Bevillingsniveauet til opgaven var baseret på en budgetanalyse foretaget af Teknik- og Miljøforvaltningen i foråret 2021. En væsentlig del af bevillingen udløber med udgangen af 2024, svarende til halvdelen af årsværket.

Indhold

Med dette budgetnotat afsættes midler til at videreføre indsatsen med at håndtere og eksekvere den øgede sagsmængde, der fulgte af den grønne boligaftale og de fremrykkede renoveringssager.

Teknik- og Miljøforvaltningen skulle frem mod 2026 fremrykke og behandle 42 ansøgninger om renoveringer. I sagsbehandlingen sker fremrykningen ved at give såkaldt skema A tilsagn, som indebærer en godkendt projektbeskrivelse, herunder at kommunens krav er opfyldt, og at boligorganisationen har forelagt projektets forventede økonomi. Derefter følger en skema B ansøgning, hvor projektet har været i licitation, og boligorganisationen justerer projekt og økonomi, inden kommunen endeligt godkender, og renoveringen kan igangsættes. Teknik- og Miljøforvaltningen har i perioden 2019-2021 givet skema A tilsagn til 35 ud af de 42 fremrykkede sager.

Ifm. de fremrykkede sager har forvaltningen erfaret, at projekterne ikke har været fyldestgørende bearbejdet ved godkendelse til skema A. Sagerne har derfor vist sig ressourcekrævende at behandle, fordi de blev fremrykket på et stadie, hvor de ikke var



klar. Trods et væsentligt merarbejde i Teknik- og Miljøforvaltningen er status i maj 2024, at kun fire af de 35 sager, der har fået et skema A tilsagn, også har opnået skema B tilsagn og dermed fået godkendt igangsættelse af renovering. Størstedelen af de fremrykkede sager har desuden fået fristforlængelse, hvilket gives i særligt komplicerede sager. Foruden sagernes kompleksitet har den økonomiske samfundsudvikling påvirket sagerne, da priserne på byggematerialer indenfor byggebranchen har været opadgående, hvilket har ændret de økonomiske forudsætninger for flere af ansøgningerne. Dertil har sagerne afventet Landsbyggefondens godkendelse, fordi der i høj grad var tale om komplicerede renoveringer.

Rettidig sagsbehandling af fysiske helhedsplaner

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der udestår et væsentligt merarbejde for at nå i mål med sagerne, da der er tale om en helt ekstraordinær stigning i antallet af fysiske helhedsplaner. Frem mod 2026 skal Teknik- og Miljøforvaltningen færdigbehandle de resterende 31 fremrykkede renoveringssager, hvilket vil medføre et væsentligt ressourcetræk, der ikke kan betragtes som drift af en ordinær mængde af sager. Til sammenligning gav Teknik- og Miljøforvaltningen fra 2021-2024 i gennemsnit tre tilsagn til at igangsætte renovering.

Der blev i Budget 2022 afsat midler til fire årsværk årligt i 2022 og 2023, 2,5 årsværk i 2024 og et enkelt årsværk i 2025 til sagsbehandling og byggesagsbehandling, som skulle håndtere opgaven. Grundet sagernes kompleksitet har det inden for bevillingsperioden ikke været muligt at nå i mål med sagerne.

Med dette budgetnotat videreføres indsatsen på niveau med den i 2024 svarende til 1,5 årsværk i 2025 og 2,5 årsværk i 2026 til at komme i mål med sagsbehandlingen. Såfremt der ikke afsættes midler, vil Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kunne sikre rettidig sagsbehandling, hvilket vil betyde et væsentligt fald i eksekveringen af almene byggeprojekter, og den almene boligsektor vil opleve et fald i serviceniveau i den kommunale betjening af sagerne af de fysiske helhedsplaner. Ligesom det er afgørende for ikke at måtte nedprioritere sagsbehandlingen af øvrige almene renoverings- og nybyggeriprojekter samt tilsynsopgaver.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Sagsbehandling (hhv. 1,5 og 2,5 årsværk)	Service	1.127	1.878	0	0	3.005
Initiativ 1 i alt		1.127	1.878	0	0	3.005

Note: Årsværksatsen er opdateret i 2024, hvorfor bevillingens størrelse ikke er i overensstemmelse med bevillingsudløbet.



Bevillingstekniske oplysninger

Budgetinitiativet indføres pr. 1.1. 2025, og løber til udgangen af 2026.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter							
- Sagsbehandling	TMU	1000 - Ordinær drift	1.127	1.878			3.005
Serviceudgifter i alt			1.127	1.878	0	0	3.005

Note: Årsværksatsen er opdateret i 2024, hvorfor bevillingens størrelse ikke er i overensstemmelse med bevillingsudløbet.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse	Bydækkende										

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Med budget 2022 blev der afsat 2,6 mio. kr. årligt i 2022 og 2023 samt 1,6 mio. kr. i 2024 og 0,7 mio. i 2025 til både sagsbehandling og byggesagsbehandling af de fremrykkede renoveringer.

1.000 kr., løbende p/l	2022	2023	2024	2025
Budgetaftale 2022	2.552	2.552	1.634	664
Afsatte midler i alt	2.552	2.552	1.634	664

TM056 Sæsonblomster (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	x
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en fortsættelse af bevillingen til sæsonblomster i kummer og bede i byrummet. Bortfalder den eksisterende bevilling, vil der ikke blive plantet sæsonblomster byrummet fra 2025.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 22. april 2024 finansiering af bevillingsudløb vedr. sæsonblomster til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Der er i dag sæsonblomster i 137 kummer og 11 bede fordelt på 56 lokationer rundt omkring i byen. Der bliver årligt plantet i alt ca. 40.000 forårsblomster inkl. blomsterløg, herunder 25.000 sommerblomster og 20.000 efterårsblomster. Kummerne med sæsonblomster er placeret på lokaliteter med mange forbipasserende, primært i parker og ved pladser, og der leveres færdigtilplantede indsatser til dem to gange årligt; om foråret og igen om sommeren. Nogle kummer får også leveret blomster om efteråret, mens andre har været isat stedsegrønne fyrretoppe til udsmykning hen over vinteren, eftersom vinteren i årenes løb har vist sig for ustabil for sæsonblomster.

Skal der fortsat være sæsonblomster i byens kummer og bede, skal der afsættes midler hertil. Det drejer sig om midler til indkøb og transport af blomster, løbende vedligehold og afledt drift (udskiftning af blomster, ukrudtsbekæmpelse, vanding og pleje af blomsterne) samt administration ift. indkøb, planlægning og logistisk koordinering. Der skal desuden afsættes varige midler til efterfølgende afledt drift. Hvis bevillingen ikke gøres varig, anbefaler forvaltningen, at et evt kommende bevillingsudløb behandles to år før udløb, da forvaltningen skal bestille blomsterne knap et år før blomsterne skal plantes.

Bortfalder bevillingen, plantes der ikke sæsonblomster på lokationer som Sønder Boulevard og Langelinie, Glyptotekshaven, ved Frihedsstøtten på Vesterbrogade og blomsterbedet ved Rådhuset langs H.C. Andersens Boulevard. Blomsterkummerne vil blive kørt på depot, mens blomsterbedene vil blive omlagt til fx bar jord eller græs alt afhængig af de lokale forhold.



Forslaget kan skaleres, så der enten kommer flere eller færre kummer med sæsonblomster. Det er ligeledes muligt at omlægge sommerblomsterne i bedene til stauder. Omlægningen til stauder i bedene understøtter biodiversiteten med både nektar og pollen samt levesteder og vil medføre en besparelse i den løbende drift. Ønskes der en omlægning af bedene fra sommerblomster til stauder, skal der bestilles et budgetnotat herpå.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Sæsonblomster i kummer og bede (bevillingsudløbet)	Service	2.062	2.062	2.062	2.062	8.248
Udgifter i alt		2.062	2.062	2.062	2.062	8.248

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Fortsættelse af sæsonblomster i kummer og bede.	TMU	1000 - Ordinær drift	2.062	2.062	2.062	2.062	8.248
Serviceudgifter i alt			2.062	2.062	2.062	2.062	8.248

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse	Bydækkende										

Høring

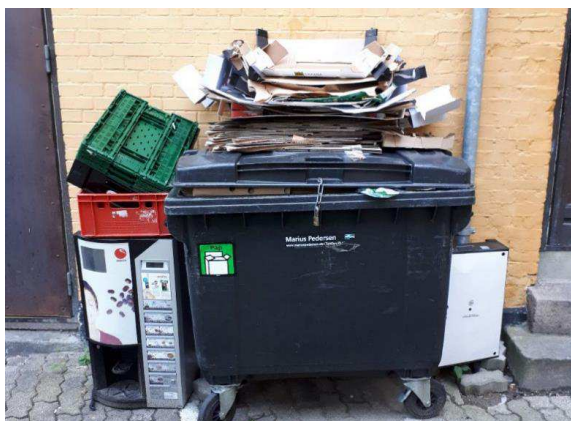
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

I Budget 2021 blev der afsat 1,9 mio. kr. årligt på service i 2021-2024 til sæsonblomster.

1.000 kr., løbende p/l	2021	2022	2023	2024
Budgetaftale 2021	1.900	1.900	1.900	1.900
Afsatte midler i alt	1.900	1.900	1.900	1.900

TM058 Øget genanvendelse af erhvervsaffald (bevillingsudløb)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/ rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	X
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet viderefører den eksisterende erhvervsrettede indsats med at understøtte de københavnske virksomheder i genanvendelse og affaldsforebyggelse. Initiativet forventes i perioden 2025-2030 at sikre gennemførsel af 3.000-3.500 virksomhedsbesøg og at 30.000 ton affald flyttes fra forbrænding til genanvendelse. Indsatsen er helt central for at indfri målene i den kommende Ressource- og Affaldsplan 2030.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 22. april 2024 finansiering af bevillingsudløb vedr. øget genanvendelse af erhvervsaffald til forhandlingerne om Budget 2025.

I regi af Ressource- og Affaldsplan 2024 har Teknik- og Miljøforvaltningen siden 2022 ført tilsyn og vejledt de københavnske virksomheder i at øge genanvendelsen af deres affald og affaldsforebygge. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at indsatsen indtil maj 2024 har flyttet cirka 24.000 ton erhvervsaffald fra forbrænding til genanvendelse, og at det er muligt at indfri målet om 25.700 ton affald til genanvendelse inden udgangen af 2024.

Kommunens erhvervsaffaldskonsulenter har vejledt og skabt dialog med virksomheder i forskellige brancher såsom hoteller og restaurationer, tankstationer, supermarkeder, kontorer, indkøbscentre, hospitaler, uddannelsesinstitutioner og byggebranchen.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder 4,5 mio. kr. årligt i perioden 2025-2030 til at videreføre indsatsen med at øge affaldssorteringen og genanvendelsen hos de københavnske virksomheder. For at nå målsætningen i den kommende Ressource- og Affaldsplan 2030 om, at 30.000 ton erhvervsaffald flyttes fra forbrænding til genanvendelse, er det helt centralt, at der afsættes midler til at videreføre indsatsen.

Der blev i Budget 2022 afsat i alt 35,1 mio. kr. på service i 2022-2024 til tre indsatser, der skulle øge genanvendelsen og affaldsforebyggelsen hos de københavnske virksomheder og understøtte omstillingen til en cirkulær økonomi. Indsatserne har fokus på at 1) øge genanvendelsen af erhvervsaffald, 2) etablere bedre affaldsløsninger for virksomheder placeret i ejendomme med blandet bolig og erhverv og 3) øge genanvendelsen af ressourcerne i bygge- og anlægsaffald. Bevillingen på 11,6 mio. kr. udløber med 2024.

Med budgetnotatet videreføres den første indsats, der skal sikre fortsat vejledning og dialog med de københavnske virksomheder om, hvordan de sorterer affald. Bevillingen videreføres på et niveau på 4,5 mio. kr. i 2025 svarende til seks årsværk og i alt 27 mio. kr. i



perioden 2025-2030. Det lavere niveau sammenlignet med den nuværende bevilling skyldes, at indsats 2 og 3 udgår, samt at Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at indsatsen kan videreføres med lidt færre omkostninger (27 mio. kr. ift. nuværende niveau på 28 mio. kr.), fordi der allerede er opbygget erfaring med indsatsen og etableret en organisering.

Indsatsen drives af erhvervsaffaldskonsulenter, der via dialog og vejledning med både de enkelte virksomheder, hovedkontorer for kædevirksomheder samt brancheforeninger bidrager til at flytte en stor del af restaffaldet over i de rette beholdere til genanvendelse. Ligesom der også er fokus på, at farligt affald, elektronikaffald og batterier afleveres til specialbehandling i stedet for at ende som restaffald. Virksomhederne vejledes dertil om affaldsforebyggelse, så de kan medvirke til, at der genereres mindre erhvervsaffald i København. I den kommende planperiode fortsættes også samarbejdet med renovatører og modtageanlæg for indirekte at understøtte øget genanvendelse af affald fra erhverv.

Erhvervsaffaldskonsulenternes hidtidige virke viser, at det forbedrer affaldssorteringen og flytter affaldsmængder fra forbrænding til genanvendelse, når forvaltningen aktivt og løbende vejleder og indgår i dialog med virksomhederne. Erhvervsaffaldskonsulenternes indsats har således betydet, at målet om at genanvende 25.700 ton affald inden udgangen af 2024 til fulde bliver indfriet.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at forlængelsen af erhvervsaffaldskonsulenternes indsats vil muliggøre 3.000-3.500 virksomhedsbesøg samt at 30.000 ton affald flyttes fra forbrænding til genanvendelse i løbet af perioden 2025-2030. Dermed vil en forlængelse af bevillingen være nødvendig for at nå målsætningen om at øge genanvendelsen i den kommende Ressource- og Affaldsplan. Forvaltningen vurderer også, at fordi der allerede er opbygget erfaring og bl.a. fastlagt faste procedurer for, hvordan dialog og besøg hos virksomheder samt databehandling mest effektivt kan gennemføres, vil det være muligt i den næste planperiode at flytte mere affald til genanvendelsen end i den nuværende indsats (30.000 ton i stedet for 25.700 ton).

Afsættet for målsætningen er, at det af den seneste opgørelse over affaldsdata fra 2021 fremgår, at der blev produceret ca. 150.000 ton erhvervsaffald i Københavns Kommune, hvoraf kun 39 % blev afleveret til genanvendelse. Hertil kommer, at der pr. 1. januar 2023 er kommet nye regler om, at alle virksomheder skal sortere affald i minimum de samme ti fraktioner, som husholdningerne gør, jf. affaldsbekendtgørelsen. Hvis bevillingen ikke forlænges, vil indsatsen ophøre. Hvis budgetmidler efterfølgende bevilges, skal den opbyggede erfaring og arbejdsform genetableres med cirka et års indkøringsfase. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at gebyrfinansiere eller finansiere indsatsen over affaldstaksten.

Styrket affaldstilsyn

I forlængelse af den politiske aftale om opfølgning på Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi (30. august 2022) er Miljøstyrelsen i gang med at udforme rammer for et styrket affaldstilsyn hos danske virksomheder. Intentionen er, at et antal virksomheder udtrækkes til henholdsvis statslige og kommunale tilsyn på baggrund af affaldsdata i det nationale affaldsdatasystem (ADS), og at affaldstilsyn – uanset om de foretages af staten eller kommunerne – fremadrettet skal gebyrfinansieres.

Det er således forventningen, at der i løbet af den kommende ressource- og affaldsplans planperiode kommer nye regler om kommunale affaldstilsyn. Idet omfanget og konsekvenserne af de nye regler fortsat er ukendte, lægger budgetnotatet i første omgang op til en fastholdelse af erhvervsaffaldskonsulenternes nuværende indsats. Når de nye regler er trådt i kraft, og Teknik- og Miljøforvaltningen har skabt klarhed over, hvor



mange gebyrfinansierede affaldstilsyn, der i løbet af den næste planperiode skal gennemføres, vil forvaltningen opføre et revideret behov for finansiering af indsatsen.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
- 6 årsværk	Service	4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	27.036
Serviceudgifter i alt		4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	27.036

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og at der ingen risici er forbundet hermed. Erhvervsaffaldskonsulenterne er i dag organiseret i et team i Teknik- og Miljøforvaltningen og efter to år, er der opbygget en stærk erfaring og organisering af arbejdet.

Bevillingstekniske oplysninger

Indsatsen indføres pr. 1. januar 2025 og forventes fuldt indfaset pr. 31. december 2030.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
Serviceudgifter									
- Øget anvendelse af erhvervsaffald	TMU	1000 – Ordinær drift	4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	27.036
Serviceudgifter i alt			4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	4.506	27.036

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒									
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐
Adresse	Bydækkende								

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere givet i alt 35,1 mio. kr. til indsatsen på service. Midlerne er primært anvendt til årsværk til vejledning og dialog med virksomheder om sortering af affald og tilsyn med byggepladser. Derudover har der været afsat projektmidler til udarbejdelse af informationsmateriale m.m.

1.000 kr., løbende p/l	2022	2023	2024
Budgetaftale 2022	12.300	12.400	10.400
I alt	12.300	12.400	10.400

Henvisninger

[Udkast til indstilling om Ressource- og Affaldsplan 2030 i høring](#)

TM124a Grundbevilling til Klimaplan 2035



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en fast grundbevilling til gennemførelse og løbende udvikling af Klimaplan 2035. Bevillingen består af tre hovedopgaver, som vurderes nødvendige for at sikre effektiv og målrettet implementering af klimaplanen.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt en alternativ version af TM124, hvor hovedopgaverne 3 og 4 udgår. De indgår nu i stedet i særskilt budgetnotat TM187.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder en fast grundbevilling til gennemførelse og løbende udvikling af Klimaplan 2035 i forhold til beregninger, forbrugsbaserede emissioner og borgerinddragelse. Bevillingsperioden reduceres fra hele klimaplan 2035 planperiode til fire. Bevillingen indføres løbende i takt med bevillingsudløb på klimaområdet.

Grundbevillingen afløser delvist den nuværende finansieringsmodel for klimaplanarbejdet, der er sammensat af en række bevillinger med udløb i årene 2025-2028. Disse bevillinger har primært været til udvikling af den kommende klimaplan, men der er også en del af bevillingerne, der sikrer initiativer og opfølgning af den nuværende KBH2025 Klimaplanen. Når bevillingerne, der aktuelt er i alt 19 mio. kr. årligt (2025 p/l), udløber, er der ikke finansiering til gennemførelse, videreudvikling og implementering af Klimaplan 2035.

Med budgetnotatet afløses de midlertidige bevillinger til specifikke aktiviteter af en grundbevilling, der understøtter det langsigtede arbejde med klimaindsatsen. Dette med formålet at gennemføre en løbende udviklings- og innovationsindsats gennem hele planperioden. Grundbevillingen skal sikre den nødvendige fremdrift og monitorering af initiativerne, involvering af erhvervsliv, interesseorganisationer m.fl. i udviklingsarbejdet og vurdering af initiativerne i roadmaps samt effektiv implementering af klimaplanen. Samtidig vil en fast grundbevilling sikre, at de nødvendige faglige kompetencer kan fastholdes og tiltrækkes gennem hele planperioden.

Den faste grundbevilling er sammensat af tre hovedopgaver, der er knyttet til målsætningerne i Klimaplan 2035, og som vurderes afgørende i forhold til at realisere klimaplanens ambitionsniveau.

Løbende politisk prioritering mellem hovedopgaverne

Teknik- og Miljøudvalget får løbende mulighed for at prioritere hvordan hovedopgaverne varetages i planperioden, herunder den økonomiske vægtning imellem dem. Dette vil ske i forbindelse med vedtagelse af hvert nyt roadmap under Klimaplan 2035.



I forbindelse med den løbende indfasning af grundbevillingen vil Teknik- og Miljøudvalget også skulle tage stilling til, hvilke konkrete opgaver der skal afløse de opgaver, som udløber med klimabevillingerne. Eftersom de tre hovedopgaver i grundbevillingen ikke direkte modsvarer opgaverne, som er forankret i de midlertidige bevillinger, vil forvaltningen bede udvalget tage stilling til, hvilke opgaver der skal gennemføres i stedet. F.eks. udløber bevillingen til de lokale topmøder i 2025 og bevillingen til klimaborgerting i 2027, hvorfor forvaltningen i starten af hhv. 2025 og 2027 vil indstille for Teknik- og Miljøudvalget hvilke konkrete initiativer, der kan bidrage til femte hovedopgave om borgeroplysning og involvering. Det kan være en forlængelse af de nuværende initiativer eller andre metoder, som fx digitale platforme til borgerinvolvering, borgerhøringer, afstemninger eller opgaveudvalg.

Den i tabel 1 anførte vægtning af de tre hovedopgaver vurderes som afgørende for at realisere klimaplanens ambitionsniveau i første roadmap-periode.

Hovedopgave 1. CO2-opgørelser, effektberegninger og porteføljestyring

Klimasekretariatet skal følge op på udmøntningen af klimaplanens roadmaps og initiativer samt løfte porteføljestyringen af initiativer på tværs af kommunens forvaltninger. Sekretariatet vil udvikle metoder og datakilder, løbende monitorere, evaluere og justere initiativerne samt udarbejde effektvurdering af og afrapporteringer om, hvorvidt initiativerne sikrer målopfyldelse for begge bundlinjer i den kommende klimaplan.

Hovedopgave 2. Udvikling af forbrugsbaserede initiativer

Da det er nyt at arbejde med forbrugsbaserede udledninger i regi af kommunens klimainsats, skal Klimasekretariatet udvikle initiativer, der løbende testes og justeres for at sikre størst mulig effekt. Involvering af erhvervsliv, civilsamfund og interesseorganisationer er afgørende for at kvalificere klimainitiativerne, skabe engagement og realisere klimaeffekten. Der er derfor midler til opsøgende arbejde ved opstart af partnerskaber eller samarbejdsfora, afprøvning og evaluering af mindre pilotforsøg samt implementering af mindre initiativer.

Hovedopgave 5. Borgeroplysning og involvering

Reduktioner i københavnernes forbrugsbaserede udledninger kræver dialog og involvering af københavnernes, da det har betydning for deres hverdag. Initiativet skal fremme deltagelsesmuligheder, samarbejde om at finde løsninger og engagere københavnernes for at støtte arbejdet med at accelerere sociale tippepunkter og bidrage til implementering af klimainitiativer i alle bydele. De nuværende bevillinger til Klimaborgerting og lokale klimatopmøder er eksempler på metoder, der har bidraget hertil, men nye metoder vil også kunne tages i brug i den kommende tid. Der er i den eksisterende bevilling til lokale klimatopmøder indeholdt en evaluering af metoden. Evaluering af Klimaborgerting indgår i dette budgetforslag.

Der kan opnås synergi og økonomisk besparelse af øvrige klimainitiativer, der indgår i kommende forhandlingerne om budgettet. Det skyldes, at midler til udvikling, mindre test og afsøgning forud for budgetforslag om konkrete initiativer er indeholdt i grundbevillingen.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Bemanding (4 årsværk fra 2027-2035)	Service	1.502	2.253	3.004	3.004	9.763
- Eksterne analyser og beregninger mv.	Service	109	597	700	700	2.106
Hovedopgave 1 i alt		1.611	2.850	3.704	3.704	11.869
- Bemanding (5,0 årsværk fra 2028-2035)	Service	751	3.004	3.004	3.755	10.514
- Inddragelsesaktiviteter	Service	0	0	0	300	300
- Pilotforsøg og implementering af mindre initiativer	Service	78	214	214	500	1006
Hovedopgave 2 i alt		829	3.218	3.218	4.555	11.820
- Bemanding (2 årsværk fra 2027-2035)	Service	751	751	1.502	1.502	4.506
- Involveringsaktiviteter	Service	250	250	800	800	2.100
Hovedopgave 5 i alt		1.001	1.001	2.302	2.302	6.606
Udgifter i alt		3.441	7.069	9.224	10.561	30.295

Klima

Ambitionsniveauet i Klimaplan 2035, der både skal sikre, at Københavns Kommune bliver klimapositiv i 2035 og skal accelerere nedbringelsen af de forbrugsbaserede CO₂-udledninger, medfører behov for en udviklings- og innovationsindsats i hele planperioden. Grundbevilling vurderes derfor at være en forudsætning for en effektiv implementering af Klimaplan 2035 og målopfyldelse af ambitionsniveauet i 2035.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Initiativet indføres pr. 1. januar 2025.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter							
- Fast grundbevilling	TMU	1000 - Ordinær drift	3.441	7.069	9.224	10.561	30.295
Serviceudgifter i alt			3.441	7.069	9.224	10.561	30.295

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒									
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐
Adresse	Bydækkende								



Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Finansieringen af klimaplanarbejdet er på nuværende tidspunkt sammensat af en række bevillinger til specifikke aktiviteter, der udløber i årene 2025-2028. De specifikke aktiviteter fremgår nedenfor.

1.000 kr., løbende p/l *	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Budgetaftale 2022						
Klimasekretariatet	3.500	3.500	3.500	1.500		
Overførselssagen 2020-21						
Udvikling af målet om klimaneutralitet og fleksibelt energisystem	1.800	1.800				
Klimabudget	1.200	800				
Budgetaftale 2023						
Reduktion af forbrugsbaserede emissioner i ny klimaplan 2035	5.400	4.400	800			
Pulje til borgerinddragelse – Klimaborgerting	500	1.200	1.200	1.200		
Pulje til borgerinddragelse – Klimatopmøder	1.000	2.900				
Energispringspartnerskabet	900	700	600	400		
Budgetaftale 2024						
Stedsspecifikke data		2.000	1.900	600	600	
Værdikædesamarbejder		700	1.200	1.100	1.100	
Afsatte midler i alt	14.300	18.000**	9.200	4.800	1.700	0

*Ikke PL-reguleret. Beløb fremgår, som de er angivet i budgetaftalen, og afviger derfor fra de oplysninger, der er givet ifm. TMU-behandlingen den 10. juni 2024.

**Beløbet svarer til 19 mio. kr., når det pl-fremskrives, som angivet i teksten øverst i budgetnotatet.

I Område for Klima, der varetager klimaplanarbejdet, er der udover de bevillinger, der har udløb i 2025-2028, tilknyttet en basisbevilling på 1,8 mio. kr. og en på 6,7 mio. kr. Heraf er 2,4 mio. kr. knyttet til stormflodssikring.



TM187 Grundbevilling til energistrategi og Energispring

Resumé

Budgetnotatet indeholder en fast grundbevilling til gennemførelse og udvikling af Energistrategi og en udvidelse af Energispring med ophæng i Klimaplan 2035, som omfatter fortsat arbejde med energiforbrug i bygninger og udvidelse med bygningsvedligehold.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 10. juni 2024 finansiering af en fast grundbevilling til forhandlingerne om Budget 2025. I budgetforhandlingerne er ønsket en opdeling af TM124 om en grundbevilling til Klimaplan 2035 (TM124). Dette notat vedrører opgaverne vedrørende Energistrategi og Energispring.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Indhold

Dette budgetnotat indeholder en fast grundbevilling til gennemførelse og løbende udvikling af Klimaplan 2035 i forhold til Energistrategi og Energispring. Bevillingen indføres løbende i takt med bevillingsudløb på klimaområdet. I 2025 er finansieringsbehovet 4,9 mio. kr. Gennemførelsen af Klimaplan 2035 og indfrielse af klimaplanens ambitionsniveau forudsætter, at der afsættes finansiering i Budget 2025.

Den faste grundbevilling afløser den nuværende finansieringsmodel for klimaplanarbejdet, der er sammensat af en række bevillinger med udløb i årene 2025-2028. Disse bevillinger har primært været til udvikling af den kommende klimaplan, men der er også en del af bevillingerne, der sikrer initiativer og opfølgning af den nuværende KBH2025 Klimaplanen. Når bevillingerne, der aktuelt udløber, er der ikke finansiering til gennemførelse, videreudvikling og implementering af Klimaplan 2035.

Med budgetnotatet afløses de midlertidige bevillinger til specifikke aktiviteter af en fast grundbevilling, der understøtter det langsigtede arbejde med klimaindsatsen for energi og Energispring.

Med de eksisterende bevillingsudløb vil finansieringen til energistrategi og energispring løbende være nedadgående og helt udløbe i 2027.

Initiativ 1. Energistrategi

Energistrategien skal bidrage til at opfylde målsætningerne i Klimaplan 2035 om klimapositivitet samt ønsket om at omstille energiproduktionen væk fra brug af biomasse. Målet om klimapositivitet i 2035 nødvendiggør, at der udvikles og anvendes nye teknologier (fx CCS, storskala varmepumper m.fl.). Fremtidens energisystem bliver også mere kompleks af den øgede elektrificering som følger af nye teknologier. Øget elektrificering af fx arbejdsmaskiner i byggebranchen, ladeinfrastruktur til elbiler, skibe og transport generelt mv. medfører et øget elforbrug. Energistrategien har derfor samtidig et bredere sigte i forhold til forsyningssikkerhed og samfundsøkonomiske investeringer. Energistrategien er udarbejdet sammen med energiforsyningsselskaberne og et fortsat samarbejde er afgørende for at sikre det nødvendige overblik og den fælles retning for fremtidens forsyning, herunder at der er tilstrækkelige strøm til både bygninger, varmeforsyning og mobilitet.

Klimaenheden vil fortsætte det tætte samarbejde med de væsentligste energioperatører i København bidrage til at udvikle og implementere initiativer målrettet energiforbrug, energiproduktion samt planlægning og etablering af ny infrastruktur og kapacitet; herunder et energistrategisk samarbejde på tværs af kommuner om udviklingen af



fremtidens fjernvarmenet. Opdatering og udvikling på energiområdet vil foregå i regi af implementeringen af Energistrategien med udvikling af initiativer til klimaplanens roadmaps.

Initiativ 2. Udvidelse af Energispring-partnerskabet

Energispring er et partnerskab, der arbejder med at reducere forbrugsbaserede udledninger fra energiforbruget i bygninger gennem energieffektivisering, energirigtig drift og adfærd. Partnerne, der tilsammen repræsenterer 39 % af bygningsmassen i København, deler viden og data, benchmarker sig internt og kommunikerer bredt om energiløsninger. I perioden 2021-2023 har partnerne opnået en reduktion i varmekonsumet på 11 %. I Klimaplan 2035 vil partnerskabets resultater bidrage til reduktion af forbrugsbaserede udledninger, dels med det nuværende fokus på energieffektivisering og energiforbrug i bygninger, men vil kunne udvides til at arbejde med bygningsvedligehold og omstilling af bygninger til lavtemperatur fjernvarme og fleksibelt forbrug. En udvidelse af Energispring er en omkostningseffektiv måde at arbejde med bygningsvedligehold, idet vi udnytter samarbejdet i den store partnerkreds, som allerede er opbygget under klimaplan 2025. Vi forventer at bygningsvedligehold omfatter:

- **Renovering** (optimering, arealudnyttelse, energimærker, klimaaftryk på renovering og transformation),
- **Vedligehold** (udvendig/indvendigt vedligehold og vedligeholdelsesplaner) og
- **Udskift mindre** (beboer/lejers adfærd, ind- og fraflytning, klimaaftryk på inventar og tomgang).

Teknik- og Miljøudvalget er orienteret om arbejdet med Energispring den 24.06.2024.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Bemanding (4 ÅV fra 2027-2028)	Service	1.502	2.254	3.005	3.005	9.766
- Udgifter ifm. samarbejde og udvikling af initiativer	Service	302	651	800	800	2.553
Energistrategi i alt		1.804	2.905	3.805	3.805	12.319
- Bemanding (3 ÅV fra 2025-2028)	Service	2.254	2.254	2.254	2.254	9.016
- Videreudvikling af Energispring med bygningsvedligehold (1 ÅV fra 2025-2028)	Service	751	751	751	751	3.004
- Drift af partnerskabet: analyser og kommunikation mv.	Service	50	217	700	700	1.667
Energispring 4 i alt		3.055	3.222	3.705	3.705	13.687
Udgifter i alt		4.859	6.127	7.510	7.510	26.006

Klima

Ambitionsniveauet i Klimaplan 2035, der både skal sikre, at Københavns Kommune bliver klimapositiv i 2035 og skal accelerere nedbringelsen af de forbrugsbaserede CO₂-udledninger, medfører behov for en udviklings- og innovationsindsats i hele planperioden. Den faste grundbevilling vurderes derfor at være en forudsætning for en effektiv implementering af Klimaplan 2035 og målopfyldelse af ambitionsniveauet i 2035.

Energistrategiens mål er omstilling af Energisystemet herunder reduktion af biomasse og forsyningssikkerhed og det overordnede mål om klimapositivitet inden for KKs geografi. Det er dermed ikke et entydigt CO₂-mål.



Energistrategien bidrager med følgende direkte CO₂-reduktioner i 2035:

- Udledninger fra spidslast – mellem 70.000 tCO₂ til ca. 325.000 tCO₂ årligt siden 2018 (faktiske udledninger varierer fra år til år)
- CO₂-fangst: mulighed for at fange en betydelig del af de ca. 1.500.000t CO₂, der udledes om året fra ARC og BIO4
- *Bidrag* til at reducere udledninger fra transportsektoren gennem el-ladeinfrastruktur (en ikke defineret andel af restudledningerne, som forventes i omegnen af 150.000 tons CO₂ i 2035)
- Reduktion af biomasse giver *ikke* CO₂-reduktioner, da biomasse anses for bæredygtigt og CO₂ neutral.

Ikke estimerede CO₂-reduktioner

- Udledninger i omegnskommuner til varmeproduktion (særligt naturgas) fortrænges gennem omstilling til elproduceret varme i hele Hovedstaden.

Forbrugsbaserede CO₂-reduktioner

- Energibesparelser i bygninger samt grønnere energinettene forventes at reducere udledninger med 70%

Øvrige

- VE-produktion: Vil fortrænge CO₂-udledninger fra elproduktion, som vil påvirke emissionsfaktoren og dermed energiforbrugets klimaeffekt.

Den samlet CO₂-effekt bliver et spænd på mellem ca. 0,5 og 1,8 mio. tons CO₂ i geografien i 2035 plus en effekt på de forbrugsbaserede udledninger, biomassereduktion, forsyningssikkerhed og effekter udenfor kommunegrænsen. I 2028 vil der være nået en begrænset effekt i forhold til spidslast og kapacitetsudvidelse af elnettet til at kunne omstille varme og mobilitet og ingen effekt i forhold til carbon capture.

Energispring bidrager med følgende direkte CO₂-reduktioner:

- For energibesparelser, dvs. fortsættelse af det nuværende arbejde i Energispring reduceres CO₂ med 257 tons i budgetperioden og hvis partnerskabet forlænges yderligere 203 tons CO₂ i 2035.

Det noteres at den primære effekt ved energibesparelserne skal ses i behovet for at reducere energiforbruget for at undgå behov for videre udbygning af energiproduktion.

Estimat for CO₂-effekter ved fortrængning af nybyggeri ved udvidelse af Energispringpartnerskabet:

- For udvidelsen af partnerskabet er et groft estimat på mulig fortrængning af nybyggeri anslået til 27.000 tons CO₂ fra byggematerialer i perioden hele vejen frem mod 2035. Der kan ikke anslås en reduktion på kort sigt.

Dertil kommer at Energisprings indsats i forhold til varmestyring i bygninger er en forudsætning for at overgå til lavtemperatur fjernvarme med mere decentral fjernvarmeproduktion på varmepumper.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.



Bevillingstekniske oplysninger

Initiativet indføres pr. 1. januar 2025, og forventes fuldt indfaset pr. 31. december 2035.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/1	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter							
Energistrategi og Energispring	TMU	1000 - Ordinær drift	4.859	6.127	7.510	7.510	26.006
Serviceudgifter i alt			4.859	6.127	7.510	7.510	26.006

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Finansieringen af klimaplanarbejdet er på nuværende tidspunkt sammensat af en række bevillinger til specifikke aktiviteter, der udløber i årene 2025-2028. De specifikke aktiviteter fremgår nedenfor.

1.000 kr., løbende p/1 *	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Budgetaftale 2022						
Klimasekretariatet	3.500	3.500	3.500	1.500		
Overførselssagen 2020-21						
Udvikling af målet om klimaneutralitet og fleksibelt energisystem	1.800	1.800				
Klimabudget	1.200	800				
Budgetaftale 2023						
Energispringspartnerskabet	900	700	600	400		
Afsatte midler i alt	7.400	6.800	4.100	1.900	0	0

*Ikke PL-reguleret. Beløb fremgår, som de er angivet i budgetaftalen, og afviger derfor fra de oplysninger, der er givet ifm. TMU-behandlingen den 10. juni 2024.

I Område for Klima, der varetager klimaplanarbejdet, er der udover de bevillinger, der har udløb i 2025-2028, tilknyttet en basisbevilling på 1,8 mio. kr. og en på 6,7 mio. kr. Heraf er 2,4 mio. kr. knyttet til stormflodssikring.

TM061 Klimavenlige standarder og fremme af bæredygtige materialer i anlægsprojekter



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder to initiativer, som skal bidrage til at reducere CO₂-aftrykket fra forvaltningens egne anlægsprojekter. Initiativerne har fokus på at understøtte og drive en udvikling mod mere klimavenlige materialer og metoder og derigennem reducere CO₂-udledningen med 30 %.

- Initiativ 1. Revision af VejPladsPark og LCA-beregning på fuld projektportefølje
- Initiativ 2. Pulje til fremme af nye klimavenlige materialer

Initiativ 2 forudsætter valg af initiativ 1, da revision af VejPladsPark er en forudsætning for at kunne kvalificere og målrette de indsatser og områder, hvor det giver mest værdi at afprøve nye klimavenlige materialer og metoder.

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet pba. beslutning i Borgmesterforum for Klima den 14. maj 2024.

Klimainitiativet er et af Borgmesterforum for Klimas primære prioriteter.

Indhold

Med omkring 550 aktive anlægsprojekter, herunder både renoveringer af eksisterende infrastruktur og nyanlæg, er Teknik- og Miljøforvaltningen en væsentlig kilde til kommunens klimaaftryk både gennem de faktiske anlægsaktiviteter og via materialeforbrug og affaldsgenerering. Forvaltningen arbejder løbende med CO₂-reduktioner i anlægsprojekterne, men det kræver en fornyet, struktureret proces med inddragelse af både interne og eksterne interessenter at kunne sikre mere markante CO₂-reduktioner på tværs af den samlede anlægsporfølje.

Initiativ 1. Revision af VejPladsPark og LCA-beregning på fuld projektportefølje

VejPladsPark (VPP) er betegnelsen for Teknik- og Miljøforvaltningens platform, som indeholder de faglige rammer for gennemførslen af forvaltningens anlægsprojekter. VPP fastlægger en lang række tekniske krav og standarder for, hvordan forvaltningen fx bygger en vej eller et fortov i kommunen.

Revisionen af VPP er afgørende for, at forvaltningen kan reducere udledningerne fra anlægsaktiviteterne. Revisionen har til formål at gennemgå de eksisterende standarder og



krav i kommunen, ofte benævnt som Københavnerstandarder, med henblik på at identificere og implementere potentialer, der kan sænke CO₂-udledningen fra forvaltningens anlægsprojekter. Det kan være at optimere ressourceforbruget, øge graden af genbrug og genanvendelse, sikre at der benyttes mere klimavenlige materialer og optimere arbejdsprocedurerne i projekterne. Ændringerne vil være effektfulde, fordi de vil komme til at gælde på tværs af hele forvaltningens portefølje af anlægsprojekter fremfor at være indsatser på enkelte projekter.

De tekniske krav og standarder på VPP er delvist en afspejling af eksisterende branchestandarder og lovgivning, men i høj grad også et produkt af de politiske strategier og ønsker i Københavns Kommune og forvaltningens erfaringer fra arbejder ude i byen. Generelt gælder, at de nuværende standarder helt overvejende er udviklet med baggrund i arkitektoniske, bruger- og driftsmæssige, økonomiske overvejelser mv. uden særlig hensyntagen til løsningernes klimaaftryk.

Det samlede revisionsarbejde vil køre som et 2,5-årigt projekt og er forbundet med en interessenthåndtering såvel eksternt som internt. Både i forhold til at kortlægge muligheder for alternative materialer og løsninger samt sikre, at nye standarder er afstemt med lovgivning, kommunes andre prioriteter, afledt drift mv. Forvaltningen vil også trække på ekstern assistance i form af både rådgivere og entreprenører til dele af opgaven.

For at arbejde databaseret med CO₂-reduktioner og derigennem understøtte kvalificeringen af tiltag og dokumentere fremskridt omfatter initiativet, at der beregnes Livscyklusanalyser (LCA) på hele forvaltningens anlægsportefølje. Forvaltningen har siden 2022 beregnet LCA'er på projekter på over 20 mio. kr. som et led i kommunens egne miljøkrav i Byggeri og anlæg (MBA21) og har gode erfaringer med beregninger både som et dialogværktøj til at arbejde med CO₂-reduktion i de enkelte projekter, kvalificeringen af tiltag på tværs af projektportefølje og som værktøj til at dokumentere den samlede udledning for anlægsporteføljen. Langt størstedelen af forvaltningens projekter er imidlertid under 20 mio. kr. og bliver derfor ikke LCA-beregnet. Det estimeres, at der med vedtagelse af initiativet vil blive beregnet LCA på projekter til under 20 mio. kr. på mellem 100-150 projekter årligt.

Initiativ 2. Pulje til fremme af nye klimavenlige materialer

Til at understøtte initiativ 1 og accelerere omstillingen til nye tekniske løsninger med et lavere CO₂-aftryk, foreslår forvaltningen, at der afsættes midler til en pulje til afprøvning af klimavenlige materialer i forvaltningens projekter. Initiativet 2 er afhængigt af initiativ 1 og giver ikke værdi at vælge særskilt, da revision af VejpladsPark er en forudsætning for at finde ud af, på hvilke områder og materialer det giver mening at afprøve nye klimavenlige materialer.

Udvikling og implementering af nye grønne, uprøvede materialer, som kan lede til CO₂-reduktioner, er ofte forbundet med risici. Det er derfor nødvendigt at kunne teste de mere risikofyldte løsninger, inden de rulles ud over hele byen, så der undgås uhensigtsmæssigheder på længere sigt. Puljen fordeles til udvalgte projekter, som afprøver grønne tiltag/løsninger/materialer, som dermed kan understøtte ændringer i materialestandarder mv. i en mere klimavenlig retning. Initiativet omfatter også opfølgning og evaluering af de afprøvede løsninger.

Eksempler på indsatser kunne fx være at afprøve bestemte genbrugsmaterialer og genanvendte materialer eller afprøve nye logistiske processer, som understøtter et mindre klimaaftryk og dermed få praktiske erfaringer med, hvad der skal tages højde for i en kommende kravsætning. Forvaltningen vil løbende evaluere på resultaterne af de testede løsninger, herunder holde dem op imod andre prioriteter som fx arkitektur,



holdbarhed, konsekvenser for afledt drift mv. Puljen får afløb i 2025 og 2026, og de udvalgte projekter vil være nogle, som går i fysisk anlæg ("i jorden") her. Der vil i vidt omfang være tale om projekter, som allerede er vedtaget og nu går i fysisk anlæg.

Hvis initiativet ikke finansieres sammen med initiativ 1, mistes muligheden for at afprøve nye, usikre løsninger i mindre skala. Hermed er det forventningen, at forvaltningen kommer til at mangle det nødvendige datagrundlag og erfaringer til at kunne rulle løsningerne ud på den fulde projektportefølje - med en mindre samlet CO₂-reduktion som resultat. Puljen kan op- eller nedskaleres, men det vurderes, at et minimum bør være 1,0 mio. kr.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Revision af VejPladsPark og LCA-beregning</i>						
- Revision af VPP	Service	2.500	2.500	750		5.750
- LCA-beregning	Service	375	375	190		940
Initiativ 1 i alt		2.875	2.875	940	0	6.690
<i>Initiativ 2. Pulje til fremme af nye klimavenlige materialer</i>						
- Fremme af nye klimavenlige materialer	Anlæg	1.000	1.000			2.000
Initiativ 2 i alt		1.000	1.000	0	0	2.000
Udgifter i alt		3.875	3.875	940	0	8.690

Klima

Initiativets klimaeffekt i 2035 er beregnet til 3.900 tons CO₂. Det er en vedværende effekt efter fuld indfasning i 2028. På baggrund af Livscyklusanalyser (LCA) på dele af forvaltningens portefølje estimeres anlægsporføljes udledning at være på omkring 13.000 tons CO_{2eq} pr. år ved det nuværende aktivitetsniveau (ca. 0,8 mia. kr.). Det er vurderingen, at udledningen ved de ændringer, som kvalificeres og implementeres som del af budgetnotatets initiativer, vil kunne reduceres med op til 30 %. Ved finansiering af begge initiativer og fuld indfasning svarer det til en årlig reduktion på omkring 3.900 tons CO_{2eq}. Hvis det udelukkende er initiativ 1, der finansieres, vurderes effekten at være 20 %.

Tabel 2 - Oversigt over skønnede forbrugsbaserede CO₂e-effekter af budgetnotatet med direkte effekt.

Ton CO _{2e}	Reduktion i 2025	Årlig reduktion ved fuld indfasning i 2028	Pris pr. reduceret ton CO _{2e} (kr. pr. ton CO _{2e})
Initiativ 1: Revision af VejPladsPark og LCA-beregning på fuld projektportefølje	0	2.600	2.691
Initiativ 2: Pulje til fremme af mere klimavenlige standarder	0	1.300	1.512
I alt	0	3.900	2.280

Noter: (1) Pris pr. reduceret ton CO_{2e} medregner alene de budgetøkonomiske omkostninger ved tiltaget. Tiltaget kan have afledte omkostninger for fx borgere eller erhverv, som ikke er medregnet i prisen pr. reduceret ton CO_{2e}. (2) Med direkte effekt menes de initiativer, hvor Københavns Kommune har direkte indflydelse på reduktionspotentialet.



Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er relativt ukomplicerede, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Det er imidlertid forventningen, at implementering af nogle af de identificerede potentialer for reduktion af klimaaftrykket under processen kan være forbundet med økonomiske, administrative, tekniske og juridiske barrierer, og at de tilhørende risici vil variere fra tiltag til tiltag. I tilfælde af betydelige risici vil problematikkerne blive forelagt for Teknik- og Miljøudvalget med tilhørende risikoanalyse.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/1	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.000	1.000			2.000	2.000*
Anlægsudgifter i alt			1.000	1.000			2.000	2.000*
<i>Serviceudgifter</i>								
- Revision og LCA-beregning, initiativ 1	TMU	1000 - ordinær drift	2.875	2.875	940		6.690	
Serviceudgifter i alt			3.875	3.875	940	0	8.690	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM062 Partnerskab om byggeri og Reduction Roadmap



For Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder et initiativ om et partnerskab for bygherrer, der har tilsluttet sig Reduction Roadmap ligesom Københavns Kommune. I partnerskabet vil bygherrer samarbejde om innovation og videndeling med det fælles formål at indfri Reduction Roadmaps CO₂-mål for nybyggeri i København og dermed finde og anvise de praktiske greb for byggebranchen i København generelt.

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet pba. beslutning i Borgmesterforum for Klima den 14. maj 2024.

Klimainitiativet er et af Borgmesterforum for Klimas primære prioriteter.

Initiativet er udarbejdet af arbejdsgruppen for byggeri og anlæg, der består af repræsentanter på tværs af forvaltningerne i Københavns Kommune, og som er nedsat til at udvikle initiativer til Klimaplan 2035.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder et initiativ om et partnerskab for bygherrer, der deler viden og samarbejder om at udvikle og implementere nye løsninger til at sænke udledningerne fra nybyggeriet.

Nybyggeriet står for ca. 10 pct. af de samlede forbrugsbaserede CO₂-udledninger, som i alt udgør ca. 6.500.000 tons CO₂. Der findes efterhånden flere enkeltstående eksempler på byggerier, hvor det er lykkedes at nedbringe CO₂-aftrykket uden meromkostninger, men det er nødvendigt hurtigt at udbrede dette i større skala, hvis målsætningen om halvering af de forbrugsbaserede udledninger bliver en del af Klimaplan 2035.

Over 600 virksomheder og organisationer, herunder Københavns Kommune, har tilsluttet sig Reduction Roadmap, som anbefaler, at Bygningsreglementets klimakrav til nybyggerier skærpes markant fra de nuværende 12 kg CO₂ pr. m² pr. år (i et 50-års levetidsperspektiv), som det er i dag, til 5,8 kg CO₂ pr. m² pr. år fra 2025 med en reduktionssti.

At sænke udledningen så markant er en vanskelig øvelse, der kræver innovation, viden, en ny måde at bygge på og gentænkning af de samarbejdsformer, der findes mellem



parterne i byggebranchen i dag. Der er dog allerede gang i en udvikling, hvor frontløberne i branchen søger at vise vejen.

Københavns kommune kan udøve en aktiv myndighedsrolle og søge at benytte muligheder i planprocesser, byggesagsbehandling mv. til at fremme klimahensyn i det private byggeri, men der er også behov for at indgå i mere strategiske dialoger og samarbejde for at sikre, at klimahensyn bliver en del af den almindelige byggepraksis.

Med initiativet etableres og faciliteres et handlingspartnerskab for bygherrer i Københavns Kommune, der deler viden og samarbejder om at udvikle nye løsninger til at indfri Reduction Roadmap, så Københavns Kommune og de private bygherrer klædes på til at implementere løsninger med et lavere klimaaftryk i nybyggeriet. Det må forventes, at det primært vil være de mest ambitiøse bygherrer (op til 10% af nybyggeriet i København), som deltager, men målet er at påvise resultater og anvise konkrete handlinger, så partnerskabets resultater medfører handling hos endnu flere bygherrer.

Partnerskabet arbejder med afsæt i målet om at sænke CO₂-udslippet fra nybyggeriet – og målsætningen i Reduction Roadmap om at CO₂-udslippet sænkes til først 5,8 kg CO₂ pr. m² pr. år og kulminerende i 2032 med udslip på 0,4 kg CO₂ pr. m². Da byggeri har en lang planlægnings- og eksekveringshorisont, haster det med at komme i gang.

Initiativet opdeles i tre faser:

1. Behovsafklaring og aktiviteter i partnerskabet med udvalgte aktører, herunder udvikling af partnerskabsaftale
2. Opstart af partnerskabet om 2-4 konkrete initiativer og fælles mål
3. Drive udvikling og løbende tilpasning af partnerskabet

Konkrete aktiviteter i partnerskabet vil blive afsøgt nærmere blandt centrale bygherrer. Alle bygherrer kan tage del i partnerskabet, der etableres med afsæt i erfaringer og metoder fra kommunens Energispringspartnerskab. I Energispring er bygherrer gået sammen om at dele løsninger og data, der kan mindske energiforbruget på deres bygninger.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at partnerskabet vil have fokus på at forbedre datagrundlaget, etablere benchmark, udvikle fælles målsætninger, videns- og erfaringsdele om nye arkitektoniske greb, konkrete udviklingsprojekter, samarbejde om håndtering af risici og ansvar i værdikæden, forretningsmodeller m.m. Udgangspunktet er at understøtte, at bygherrerne kommer så hurtigt som muligt fra den nuværende situation med pilotbyggerier/støttede byggerier til generelt nybyggeri med lavt klimaaftryk.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Udvikling og drift af partnerskab 2 ÅV	Service	1.502	1.502	1.502	1.502	6.008
- Konsulentbistand	Service	250	250	250	250	1.000
Udgifter i alt		1.752	1.752	1.752	1.752	7.008

Klima

Initiativets klimaeffekt i 2035 er beregnet til op til 54.000 tons CO₂. Det tager tid at opbygge et partnerskab, og byggeri skal planlægges i lang tid i forvejen. Det er derfor væsentligt med en tidlig igangsættelse, så klimaeffekten kan maksimeres i 2035 og



bidrage til reduktion af de forbrugsbaserede udledninger. Initiativets effekt forventes først at indtræde i 2028, hvor det antages, at op til 10 % af nybyggeriet i København lever op til Reduction Roadmap.. Partnerskabet forventes også at have flere afledte klimaeffekter, da bygherrer udenfor partnerskabet inspireres til at bygge på alternative måder og med et lavere klimaaftryk. Samtidig forventes en stigende efterspørgsel fra partnerskabet på mindre klimabelastende løsninger at skubbe til markedet og generelt lette adgangen til og på sigt mindske prisen på nybyggeri med lavere klimaaftryk. Således ventes den samlede effekt blandt deltagerne og andre bygherrer i København at kunne løbe op til 8.500-17.000 tons CO₂ i 2028 og op til 54.000 tons i CO₂, hvis partnerskabet forlænges efter 2028. En lavere byggeaktivitet jf. boligreguleringen samt fremskrivning for kommunens eget byggeri er taget i betragtning.

Tabel 2 – Oversigt over skønnede forbrugsbaserede CO₂e-effekter af budgetnotatet med indirekte effekt.

Ton CO ₂ e	Reduktion i 2025	Årlig reduktion ved fuld indfasning	Pris pr. reduceret ton CO ₂ e (kr. pr. ton CO ₂ e)
Partnerskab	0	8.500 – 17.000 tons CO ₂ e i 2028	434-869 kr. pr. ton CO ₂ frem til 2028

Noter: (1) Pris pr. reduceret ton CO₂e medregner alene de budgetøkonomiske omkostninger ved tiltaget. Tiltaget kan have afledte omkostninger for fx borgere eller erhverv, som ikke er medregnet i prisen pr. reduceret ton CO₂e. (2) For indirekte effekt gælder, at reduktionerne er afhængige af andre aktørers handlinger, investeringer og adfærdsskiftninger. For de indirekte klimaeffekter er de angivne tal skøn, hvor den fulde effekt opnås ved ændret adfærd.

Risikovurdering og proces

Partnerskabet er frivilligt, og resultaterne vil derfor afhænge af antallet af partnere, der kan motiveres til at deltage i partnerskabet, samt hvorvidt partnerne initierer ambitiøse og konkrete forandringer i deres portefølje af nybyggeri.

Bevillingstekniske oplysninger

Budgetinitiativet indføres pr. 1. januar 2025 og løber til den 31. december 2028.

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter							
- Partnerskaber	TMU	1000 – Ordinær drift	1.752	1.752	1.752	1.752	7.008
Serviceudgifter i alt			1.752	1.752	1.752	1.752	7.008

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEO/ByK/KEID		X



Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM064 Forberedelse af byens bygninger til fremtidens lavtemperatur fjernvarme



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet omfatter, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen v. Københavns Ejendomme i samarbejde med HOFOR gennemfører et pilotprojekt på Amager Øst og Christianshavn, der skaber et solidt vidensgrundlag for, hvordan byens bygninger gøres klar til lavtemperatur fjernvarme.

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet pba. beslutning i Borgmesterforum for Klima den 14. maj 2024.

Klimainitiativet er et af Borgmesterforum for Klimas primære prioriteter.

Indhold

Budgetnotatet indeholder et pilotprojekt på Amager Øst og Christianshavn, der har til formål at afdække, hvad der kræves for at gøre byens bygninger klar til lavtemperatur fjernvarme. Pilotprojektet gennemføres i tæt samarbejde med HOFOR.

Fremtidens fjernvarme skal produceres mindre på biomasse og mere på elektricitet ved brug af elkedler og store varmepumper. For at varmen fra varmepumperne kan anvendes effektivt i fjernvarmesystemet, skal den varme, der sendes ud til byens bygninger, løbe frem ved lavere temperaturer end i dag samtidigt med, at bygningerne skal udnytte fjernvarmen optimalt. Den varme, der sendes gennem fjernvarmenettet ud til byens bygninger i dag, varierer mellem 65 og 95 grader bl.a. afhængig af udetemperaturen. I 2033 vil temperaturerne på fjernvarmen være 65 grader på de fleste dage, mens den maksimale fjernvarmetemperatur på meget kolde dage vil være 75 grader. Det kræver, at bygningers varmeanlæg, varmecentraler og klimaskærm er energioptimerede, så bygningerne stadig kan opvarmes tilstrækkeligt.

Der er i dag ikke viden om, hvor mange bygninger der vil have behov for at regulere eller renovere deres varmesystem eller klimaskærm til lavere temperaturer. Forventeligt vil



udgifter for bygningsejerne i nogle bygninger være omfattende, fx hvis radiatorsystem eller varmecentral skal udskiftes, mens andre vil kunne nøjes med mindre udgifter.

Der er behov for at kende omfanget af udfordringen i de københavnske bygninger, samt hvad der skal til for at håndtere udfordringerne, og hvilke investeringer bygningsejerne kan forvente.

Budgetnotatet finansierer et pilotprojekt på Amager Øst og Christianshavn, der gennemføres af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen v. Københavns Ejendomme i tæt samarbejde med HOFOR. I området omkring Amager og Christianshavn forventes HOFOR at etablere en stor del af de første, store varmepumper, hvorfra lavtemperatur fjernvarmen skal distribueres. Derfor er det relevant at gennemføre pilotprojektet her, da det er muligt at involvere og diagnosticere en gruppe af bygninger, der er repræsentative for bygningsmassen i København.

Pilotprojektet skal ses i sammenhæng med, at HOFOR forventer at udrulle lavtemperatur fjernvarme frem mod 2033. Eftersom beslutnings- og byggeprocesser ved investeringer i bygningers varmecentraler og klimaskærm kræver lang tid, er det nødvendigt med en tidlig indsats, der klarlægger opgavens omgang og omkostning for bygningsejere, og dermed de indsatser, der skal til for at forberede byens bygninger til denne omstilling af fjernvarmeforsyningen.

Formålet med pilotprojektet er at skabe et solidt vidensgrundlag for at gøre byens bygninger klar til lavtemperatur fjernvarme. Pilotprojektet skal derfor finde frem til hvor mange og hvilken type bygninger, der har behov for energioptimering, og hvilke typer af løsninger der er behov for og anslå investeringsbehovet. Ligesom det undersøges, hvilken type kommunikationsindsatser der virker bedst, for at de berørte bygningsejere involverer sig i løsningerne.

Pilotprojektet indeholder følgende faser, der alle foregår i tæt samarbejde med HOFOR:

- 1) **Analyse af 250 store ejendomme og 450 enfamiliehuse.** Teknik- og Miljøforvaltningen bidrager med relevante bygningsdata til HOFOR's analyse.
- 2) **Rekruttering af 50-100 bygningsejere, der er repræsentative for den københavnske bygningsmasse.** Teknik- og Miljøforvaltningen understøtter HOFOR's rekruttering. Økonomiforvaltningen v. Københavns Ejendomme bidrager med at indmelde udvalgte kommunale bygninger i pilotprojektet.
- 3) **Undersøgelse af udvalgte bygninger.** Teknik- og Miljøforvaltningen forestår med hjælp fra vidensinstitution/ekstern konsulent en undersøgelse af udvalgte bygningers klimaskærm og med perspektiv på komfort og indeklima. Økonomiforvaltningen v. Københavns Ejendomme bidrager med undersøgelse i de udvalgte kommunale ejendomme.
- 4) **Dialog med bygningsejere.** Teknik- og Miljøforvaltningen står i spidsen for at udarbejde information til og afholde dialogmøder med bygningsejerne om pilotprojektet, og hvad de kan få ud af at deltage.
- 5) **Evaluerings af resultater samt løsningskatalog.** Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder i samarbejde med HOFOR og vidensinstitution/konsulent en evaluering og et løsningskatalog. Økonomiforvaltningen v. Københavns Ejendomme bidrager til evaluering og løsningskatalog.
- 6) **Kampagne med udrulning til hele pilotområdet.** Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører en kampagne, der virker gennem både informationsmateriale og dialogmøder.



De berørte bygningsejere vil i løbet af projektet også få viden om, hvordan de kan opnå energibesparelser og eventuelt komme til at virke som fleksible varmekonsumenter ved at digitalisere driften af varmecentraler og andre tekniske installationer eller energioptimere klimaskærmen. På den måde kan de også medvirke til at optimere deres bygningers samspil med fremtidens energisystem.

Samtidigt vil det skulle overvejes om det i mindre begrænsede områder, fx en lille stikvej med gamle, særligt udfordrede ejendomme, vil give værdi at supplere fjernvarmen med elboost på de kolde dage, hvor varmesystemerne ikke kan følge med, og hvor investeringsomkostningerne til nye centraler og radiatorsystemer i bygningerne vurderes ude af proportion med gevinsten. Dette vil kræve yderligere vurdering af lokale hydrauliske forhold samt afklaring af de tekniske- og juridiske rammer, som varetages af HOFOR.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Projektledelse og deltagelse i alle faser (ÅV TME)	Service	751	751	751	751	3.004
Analyse, rekruttering, undersøgelse af klimaskærm, evaluering og løsningskatalog (ÅV ØKF)	Service	376	376	376		1.128
Køb af konsulent. Undersøgelse af bygningers klimaskærm	Service		400			400
Køb af konsulent. Evaluering og løsningskatalog	Service			250		250
Køb af kommunikationsydelser Kampagne.	Service				500	500
Initiativ 1 i alt		1.127	1.527	1.377	1.251	5.282

Klima

Det er ikke muligt at beregne initiativets CO₂-effekt, da der er tale om et pilotprojekt, der skal vurdere, hvad der skal til i bygninger, så de er klar til lavtemperaturfjernvarme.

Indsatsen er imidlertid en forudsætning for opnåelse af målsætningen i den kommende Klimaplan 2035 om klimapositivitet for de geografiske udledninger. Indsatsen er grundet lang indfasningstid relevant at igangsætte allerede nu for at sikre maksimal effekt i klimaplanperioden frem mod 2035.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Det bemærkes, at en mulig konsekvens af omstilling til lavtemperaturfjernvarme er, at nogle bygninger kan få vanskeligheder med at varme tilstrækkeligt op. Det gælder fx beboelsesejendomme, skoler og daginstitutioner. Dette kan medføre en modstand mod denne del af klimaindsatsen.

Initiativet indfases pr. 1. januar 2025 og forventes fuldt indfaset pr. 31. december 2028.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Ét årsværk til projektledelse og deltagelse i alle faser	TMU	1000 - Ordinær drift	751	751	751	751	3.004
Et halvt årsværk til analyse, rekruttering, undersøgelse af klimaskærm, evaluering og løsningskatalog	ØU	1170 - Kejd Service	376	376	376		1.128
Køb af konsulentydelse	TMU	1000 - Ordinær drift		400	250	500	1.150
Serviceudgifter i alt			1.127	1.527	1.377	1.251	5.282

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☒	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐	Christianshavn	☒
Adresse		Amager Øst og Christianshavn									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM065 Samarbejde med detailhandlen om at fremme klimahensyn og sundhed



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder et samarbejde med detailhandlen i København med henblik på at understøtte, at københavnerne køber ind i overensstemmelse med de officielle kostråd for et sundere helbred og klima samt reducerer madspild. Budgetnotatet indeholder to scenarier.

- Scenarie 1. Dialogforum, test og udviklingstiltag og samarbejde om madspild
- Scenarie 2. Dialogforum og samarbejde om madspild

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet pba. beslutning i Borgmesterforum for Klima den 14. maj 2024.

Klimainitiativet er et af Borgmesterforum for Klimas primære prioriteter.

Initiativet er udarbejdet af arbejdsgruppen Fødevarer, der består af repræsentanter på tværs af Københavns Kommunes forvaltninger og er nedsat til at udvikle initiativer til Klimaplan 2035.

Indhold

Mere end 90 % af danskernes fødevarerindkøb sker i supermarkeder. Derfor har supermarkedernes udbud, pris og varernes præsentation og placering i butikken betydning. Forbrugernes oplevelser med nye, sunde og klimavenlige produkter i andre arenaer fx på madmarkeder og i specialbutikker er også en vigtig faktor i at forme fødevarerforbruget. Forbruget af føde- og drikkevarer inklusive restaurantbesøg udgør 19 % af københavnernes samlede forbrugsbaserede klimaaftryk og 32 % af udledningerne fra deres privatforbrug.

Klimarådet har vurderet, at klimaaftrykket fra danskernes fødevarerforbrug kan reduceres med op til 45 % ved at spise i overensstemmelse med de officielle kostråd, som bl.a. anbefaler et ugentligt kødindtag på 350 gram. og 100 gram. bælgfrugter om dagen. Fødevarerforbruget har betydning både for københavnernes klimaaftryk og sundhed, da det bl.a. kan være med til at forebygge sygdomme som fx hjertesygdomme, kræft og diabetes.



Supermarkederne er oplagte samarbejdspartnere, hvis Københavns Kommune skal reducere klimaaftrykket fra fødevarerforbruget, forebygge kostrelaterede sygdomme blandt københavnere og reducere både supermarkedernes madspild samt københavnernes madspild i husholdningerne. Trods mange tiltag producerede supermarkederne i København 4.000 ton madspild i 2023, hvilket udgør et klimaaftryk på ca. 11.200 ton CO₂, mens københavnernes husholdninger producerede 22.000 ton madspild.

En indledende dialog med supermarkederne har vist, at de arbejder med egne målsætninger indenfor madspild og indenfor forbrugerpåvirkning mht. sundhed og klima. Eksempler er Salling Group (Netto, Føtex og Bilka), der har en målsætning om at reducere madspild med 50 % inden 2030, og Lidl har for nylig engageret sig i Bælgfrugtpartnerskabet for at øge danskernes indtag af bælgfrugter til 100 gram om dagen.

Med indsatsen faciliterer kommunen videndeling og erfaringsudveksling om sundhed og klimainitiativer med supermarkeder og andre detailhandelsaktører. Supermarkederne ønsker som udgangspunkt ikke at indgå i et partnerskab med kommunen om fælles målsætninger, da de har deres egne målsætninger og er i konkurrence, og derfor afsøges samarbejdsmuligheder om konkrete aktiviteter løbende som led i implementeringen.

Scenarie 1. Dialogforum, test og udviklingstiltag og samarbejde om madspild

Scenariet indeholder følgende indsatser:

- Etablere og drive et dialogforum med supermarkederne og specialbutikker med fødevarer salg. Særligt fokus er at udnytte synergier og formidle viden om kommunens klimaplaninitiativer målrettet reduktion af madspild og omstilling til sundere og mere planterige indkøb. Kommunen vil invitere til samarbejde om og koordinering af indsatser og kampagner samt understøtte en hurtigere udbredelse af tiltag, som foretaget i "Klima Kvickly" i Aarhus. På seks måneder lykkedes det at reducere CO₂-udledningen per solgt vare med 15 %, øge salget af vegetariske færdigretter og salater med 50 %, reducere madspild fra delikatesseafdelingen med 60 % og samtidig øge indtjeningen.
- Udvikle og indgå bilaterale aftaler om fx konkrete udviklingstiltag, test, viden- og data-delning, samt om videreformidling af overskydende fødevarer til anvendelse, fx i mad-skoler, væresteder, socialøkonomiske virksomheder og skolekøkkener med flere.
- Igangsætte tiltag for at modne egentlige partnerskaber om fælles målsætninger og indsatser om at reducere madspild og fremme sunde og planterige fødevarerindkøb, herunder dyrke synergier til eksisterende indsatser og aktører både i offentligt og privat regi.

Indledende interesseafsøgning med supermarkeder og andre detailhandelsaktører er blevet igangsat. Et samarbejde med Coop Danmark er blevet etableret som det første skridt mhp. at få indblik i salgsdata på bydelsniveau og mulighed for at afprøve konkrete tiltag i butikkerne. Etablering af dialogforum og opdyrkning af bilaterale samarbejder kan startes i 2024 med de største aktører blandt supermarkeds kæderne, samt mindre københavnske madaktører som lokale butikker og madmarkeder.

Scenariet kan ses som et supplement til flere aktiviteter, der allerede er i gang bl.a. Mad- og Måltidsstrategien, men som øger intensiteten i forhold til at påvirke fødevarerindkøb, spisemønster og madspild i den brede københavnske befolkning.

Scenarie 2. Dialogforum og samarbejde om madspild

Scenariet indeholder samme elementer som i scenarie 1 med den forskel, at der ikke vil blive indgået bilaterale aftaler om udviklingstiltag og test af initiativer for at omstille forbruget.

Konsekvensen af ændringen er, at kommunen i mindre grad vil tage initiativ til eller medvirke i konkrete pilotforsøg i konkrete supermarkeder, fx i forbindelse med handlefællesskaber etableret under et af de tre lokale klimatomøder.

Teknik- og Miljøforvaltningen samarbejder i begge scenarier med Sundheds- og Omsorgsforvaltningen om at etablere og drive scenariet, dels i form af at facilitere og fremme samarbejdet med detailhandlen, dels i form af at tænke klima- og sundhedsperspektivet sammen.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Projektledeelse (1,5 årsværk)	Service	1.141	1.141	1.141	1.141	4.564
Kommunikationsydelser, events, møder, udvikling af dagrundlag mv.	Service	100	200	200	200	700
Udgifter i alt		1.241	1.341	1.341	1.341	5.264

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Projektledeelse (1 årsværk)	Service	376	376	766	766	2.284
Kommunikationsydelser, events, møder, udvikling af dagrundlag mv.	Service	100	150	150	150	550
Udgifter i alt		476	526	916	916	2.834

Klima

Initiativets klimaeffekt i 2035 er beregnet til 24.000-34.000 tons CO₂. For at opnå den fulde effekt i 2035 forudsætter det yderligere finansiering efter 2028. Effektvurderingen lægger til grund, at en tættere dialog og samarbejde mellem parterne vil resultere i implementering af tiltag med en effekt, der svarer til tidligere forsøg i danske supermarkeder, samtidig med at det vil medføre en reduktion af madspild i private husholdninger. På den baggrund anslås, at ca. 5 % af københavnernes reducerer udledningerne fra deres fødevarereindkøb i supermarkeder med mellem 7 % og 10 %. Desuden anslås, at ca. 5 % af supermarkederne i København opnår en estimeret 10 % reduktion af deres madspild, samt at ca. 1 % af husholdningerne i København reducerer deres madspild med omkring 15 % inden 2028. Vurdering af madspildsreduktion i private husholdninger er baseret på test i TMF-regi af værktøj målrettet borgere. Der er intet empirisk grundlag for vurderingen af 1 % reduktion fra 5 % af supermarkederne. Det lægges til grund, at detailhandlen i forvejen har stort fokus på reduktion af madspild, og at dialog og samarbejde i regi af Klimaplan 2035 kan styrke indsatsen yderligere.

Tabel 2 - Oversigt over skønnede forbrugsbaserede CO₂e-effekter af budgetnotatet med indirekte effekt.

Ton CO ₂ e	Reduktion i 2025	Årlig reduktion ved fuld indfasning	Pris pr. reduceret ton CO ₂ e (kr. pr. ton CO ₂ e)
-----------------------	------------------	-------------------------------------	--

Samarbejdet med detail-handlen	0	3.048-4.290 tons CO ₂ i 2028	1.310 – 1.844
--------------------------------	---	---	---------------

Noter: (1) Pris pr. reduceret ton CO₂e medregner alene de budgetøkonomiske omkostninger ved tiltaget. Tiltaget kan have afledte omkostninger for fx borgere eller erhverv, som ikke er medregnet i prisen pr. reduceret ton CO₂e. (2) For indirekte effekt gælder, at reduktionerne er afhængige af andre aktørers handlinger, investeringer og adfærdssændringer. For de indirekte klimaeffekter er de angivne tal skøn, hvor den fulde effekt opnås ved ændret adfærd.

Bevillingstekniske oplysninger

Initiativet indføres pr. 1.1.2025 og forventes fuldt indfaset pr. 31.12.2028.

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

1.000 kr. – 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Projektledeelse (1 årsværk) og udgifter til drift af samarbejdet	TMU	1000 – Ordinær drift	851	951	951	951	3.704
Projektledeelse (0,5 årsværk)	SOU	3405 – Sundhed	390	390	390	390	1.560
Serviceudgifter i alt			1.260	1.360	1.360	1.360	5.264

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

1.000 kr. – 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Projektledeelse (0,5 årsværk) og udgifter til drift af samarbejdet	TMU	1000 – Ordinær drift	476	526	526	526	2.054
Projektledeelse (0,3-0,5 årsværk)*	SOU	3405 – Sundhed	0	0	390	390	780
Serviceudgifter i alt			476	526	916	916	2.834

*Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har i 2025 og 2026 overopfyldt måltallet vedr. administrative besparelser, og det er derfor muligt at prioritere ressourcer til projektledeelse indenfor rammen disse første to år.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒									
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐
Adresse	Bydækkende								

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



ØK18 Gennemgang af Københavns Kommunes funktionsprogrammer for kortlægning af CO₂-potentiale ved optimering af m²-behov i nybyggeri

Baggrund

I den kommende årrække er der fortsat et stort behov for daginstitutioner, skoler, botilbud, idrætsfaciliteter mv. Der forventes samtidig nye skærpede grænseværdier for CO₂-aftryk i det kommende bygningsreglement 2025, som kan betyde, at der bliver behov for at se på, hvordan funktioner og m²-behov løses i nybyggeri inden for de rammer, lovgivningen sætter. Ydermere er der i Københavns Kommunes kommende Klimaplan 2035 en overordnet målsætning om at reducere kommunens klimaftryk med 50 pct. for indkøb i 2035, herunder indkøb af materialer og services under byggeri og anlæg. Antallet af nye m², der bygges, er en af de faktorer der har indflydelse på CO₂-udledningen ved nybyggeri. Det er derfor relevant at undersøge, hvilke funktioner, der særligt driver CO₂-udledningen samt belyse potentialer for at reducere m² forbruget, fx ved at løse funktioner mere fleksibelt. Med dette forslag vil Økonomiforvaltningen, på baggrund af en hensigtserklæring fra Budget 2024, gå i dialog med de relevante forvaltninger og gennemgå udvalgte funktionsprogrammer mhp. at identificere konkrete muligheder for at reducere CO₂-udledningen fra nybyggeri. Resultaterne afrapporteres forud for Budget 2026.

Klimainitiativet er et af Borgmesterforum for Klimas primære prioriteter.

Indhold

Krav til ny kommunal kapacitet er dels reguleret af national lovgivning og dels af politisk vedtagne funktionsprogrammer, som indeholder de samlede retningslinjer for funktioner og krav til arealer, disponering af rum, krav til udearealer mv. De er således med til at bestemme antallet af m², der etableres ved nybyggeri. Der findes aktuelt funktionsprogrammer for daginstitutioner, skoler og idrætshaller. Dertil skal et nyt principfunktionsprogram for botilbud godkendes politisk i efteråret 2024.

Der er besluttet nye CO₂- grænseværdier for nybyggeri fra 1. juli 2025. Den endelige bekendtgørelse for det nye Bygningsreglement forventes offentliggjort ultimo 2024. De nye fastsatte grænseværdier for CO₂ for nybyggeri, kan udfordre realiseringen af funktioner og m²-krav inden for de matrikler, som Københavns Kommune har og har haft mulighed for at udlægge til kommende kommunal kapacitet. Dertil er der også en overordnet målsætning fra Klimaplan 2035 om at reducere klimaftrykket med 50 pct. for kommunens indkøb i 2035, herunder byggeri og anlæg.

På baggrund af hensigtserklæringen fra Budget 2024 foreslår Økonomiforvaltningen, at der igangsættes et arbejde i samarbejde med relevante forvaltninger om at undersøge, hvilke funktioner der særligt driver CO₂-udledningen i kommunens byggerier. Ydermere skal potentialer for at reducere m² belyses. Fx ved at se på behovet for og indretning af funktioner og vurdering af muligheder for at løse funktioner mere fleksibelt eller

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

på nye måder samt muligheden for prioritering af funktioner og m². Økonomiforvaltningen vil gå i dialog med de relevante forvaltninger, som har et stort kommende kapacitetsbehov med henblik på at afklare, hvordan deres funktionsprogrammer kan indgå i undersøgelsen.

Resultaterne af arbejdet afrapporteres forud for Budget 2026. Afrapporteringen kan anvendes i forbindelse med revidering af forvaltningernes funktionsprogrammer. Maksimalpriser udregnes på baggrund af funktionsprogrammerne, hvorfor der også kan være behov for at se på en tilpasning af maksimalpriskonceptet i forlængelse af mere fleksible funktionsprogrammer. Det bemærkes, at funktionsprogrammer og maksimalpriser – samt revideringer heraf – vedtages politisk.

Økonomi

Forslaget vil kræve, at der afsættes midler til at frigive ressourcer i forvaltningerne samt eksterne ressourcer til kortlægning og opgørelse af potentialer herunder CO₂-beregninger. Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til fordelingen mellem interne og eksterne ressourcer i projektet.

Der søges om 1 mio. kr. på service til ressourcer og rådgivermidler i 2024 og 2025.

Tabel 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr., 2025 p/l	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Rådgivermidler og ressourcer til kortlægning og opgørelse af potentialer og CO ₂ -beregninger	Service	150	850	0	0	0	1.000
Udgifter i alt (netto)		150	850	0	0	0	1.000

Klimapåvirkning

Med den kommende klimaplan 2035 er den overordnede målsætning at reducere Københavns Kommunes klimaftryk med 50 pct. for kommunens indkøb, herunder kommunens indkøb på byggeri og anlæg. Gennemgang af Københavns Kommunes funktionsprogrammer for kortlægning af CO₂-potentiale ved optimering af m²-behov i nybyggeri har ikke en klimaeffekt, men er forudsætningsgivende for mulige fremtidige reduktioner. Potentialet for CO₂-reduktionen afhænger af resultaterne af kortlægningen, herunder hvor mange funktioner og m² der kan optimeres, samt om resultaterne i sidste ende besluttet at indarbejdes i forvaltningernes funktionsprogrammer.

Risikovurdering og proces

Økonomiforvaltningen og de relevante fagforvaltninger forventes at afrapportere resultaterne af arbejdet med at gennemgå funktionsprogrammer mhp. at kortlægge CO₂-potentiale ved optimering af m²-behov i nybyggeri forud for Budget 2026.

Bevillingstekniske oplysninger

Årsværkstimenormen for administrative medarbejdere er 1.263-1.426 timer.

Der indregnes som udgangspunkt udelukkende et direkte/grundlæggende overhead på 35.025 kr. (2025 p/l).

Tabel 2. Udgifter til service

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ udgift	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Rådgivermidler og res- sourcer til kortlægning og opgørelse af potentialer og CO ₂ -beregninger	Service	1118- Øko- nomisk forvalt- ning, ser- vice	Udgift	150	850	0	0	0	1.000
Serviceudgifter i alt				150	850	0	0	0	1.000

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse											

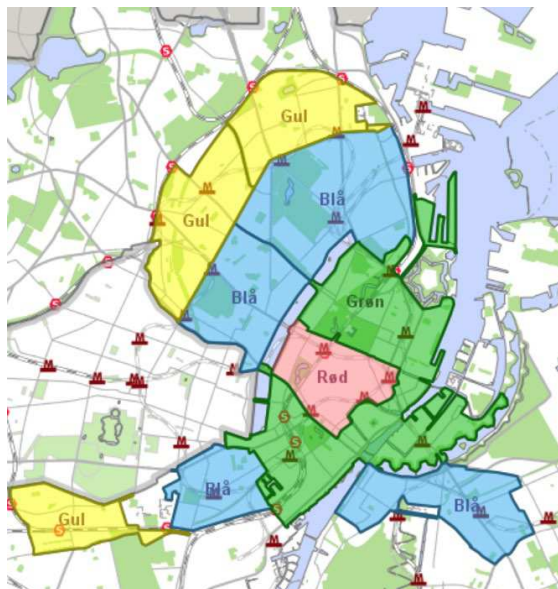
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD	x	
IT-projekt (KIT)		x

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til aktiviteten.

TM210 Ændring i takster og indførelse af betalingsparkering om søndagen med første time gratis



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder et initiativ, hvor taksterne hæves således at 1) grøn zones takster svarer til rød zones nuværende takster, mens blå zones takster hæves tilsvarende grøn zones nuværende takstniveau og ligeledes, at gul zones takster hæves tilsvarende blå zones nuværende takstniveau. Derudover et initiativ, hvor der indføres betalingsparkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 8 + helligdage med den første timer gratis

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM192	Ja
TM178	Ja
TM191	Ja
TM165	Ja

Initiativ 1: Taksterne hæves som følgende:

- Takst i grøn zone hæves til rød zones takst
- Takst i blå zone hæves til grøn zones takst
- Takst i gul zone hæves til blå zones takst

Initiativ 2: I dette initiativ vil der blive krav om betaling for parkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 8 samt på helligdage. Den første time af den første parkering vil dog være gratis.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om ændrede takster på parkeringsområdet og indførelse af betalingsparkering om søndagen.

Indhold

Med budgetnotatet øges taksterne for timeparkering i henholdsvis grøn, blå og gul Zone set i forhold til budgetforslagets takst for 2025. Endvidere antages det, at 40 pct. af aktiviteten fra nedlæggelse af 600 pladser i Middelalderbyen (Budget 2023) i rød zone flyttes til grøn zone. Således forudsættes det, at der sker en øgning i aktiviteten i grøn zone. Beregningen er behæftet med stor usikkerhed.

Taksterne fremgår af tabellen nedenfor. Periodekort hæves med samme takst som zonen.



Til overblik fremgår taksterne for de tre initiativer i tabel 1 nedenfor. Konsekvenser for hvert initiativ er beskrevet efterfølgende.

Tabel.1. Taksterne jf. budgetforslag samt forslag til ny takst i initiativ 1, 2 og 3

Takst* (kr. pr. time)	Takst jf. budgetforslag i 2025	Initiativ 1 (ny takst Grøn zone)	Initiativ 2 (ny takst blå zone)	Initiativ 3 (ny takst gul zone)
P-billetter		Grøn= Rød		
Timetakst, Rød zone	44 kr.	44	44	44
Timetakst, Rød zone (aften)	17 kr.	17	17	17
Timetakst, Rød zone (nat)	6 kr.	6	6	6
Timetakst, Grøn zone	26 kr.	44	26	26
Timetakst, Grøn zone (aften)	17 kr.	17	17	17
Timetakst, Grøn zone (nat)	6 kr.	6	6	6
Timetakst, Blå zone	16 kr.	16	26	16
Timetakst, Blå zone (aften)	17 kr.	17	17	17
Timetakst, Blå zone (nat)	6 kr.	6	6	6
Timetakst, Gul zone	13 kr.	13	13	16
Timetakst, Gul zone (aften)	13 kr.	13	13	17
Timetakst, Gul zone (nat)	3 kr.	3	3	6
Periodekort, Rød zone, pris pr. betalingsdag, min. 5 dage*	277 kr.	277	277	277
Periodekort, Grøn zone, pris pr. betalingsdag, min. 5 dage*	160 kr.	277	160 kr.	160 kr.
Periodekort, Blå zone, pris pr. betalingsdag, min. 5 dage*	102 kr.	102 kr.	160	160
Periodekort, Gul zone, pris pr. Betalingsdag, min. 5 dage*	80 kr.	80 kr.	80 kr.	102
Erhvervsperiodekort pr. dag de første 4 dage	112 kr.	120	120	120
Erhvervsperiodekort pr. dag de efterfølgende dage	76 kr.	81	81	81

*Erhvervsperiodekort stiger i alle initiativer med den gennemsnitlige stigning (som er 7%)

Initiativ 1: Ændring i taksterne

I dette initiativ hæves takstniveauet således at grøn zone svarer rød zones nuværende takster, jf. budgetforslag 2025. Det betyder, at timetaksten i dagtimerne stiger til 44 kr. pr. time som i rød zone. Periodekort og Erhvervsperiodekort hæves tilsvarende.

Initiativet vil medføre, at taksterne i grøn zone bliver ens med rød zone og dermed at grøn og rød zone vil have helt ensartede takstniveau. Hermed vil initiativet i praksis medføre at grøn zone kan udfases og blive lig rød zone. Såfremt det er et politisk ønske at udfase grøn zone, vil den ændring medføre implementeringsudgifter forbundet med ændring i skiltning og det tekniske set up.



Takstniveauet hæves således at blå zone svarer grøn zones nuværende takster, jf. budgetforslag 2025. Det betyder, at timetaksten i dagtimerne stiger til 26 kr. pr. time som i grøn zone. Periodekort og Erhvervsperiodekort hæves tilsvarende.

Takstniveauet hæves således at gul zone svarer blå zones nuværende takster, jf. budgetforslag 2025. Det betyder, at timetaksten stiger i dagtimerne til 16 kr. pr. time og 17 kr. om aftenen og 6 kr. om natten, som i blå zone. Periodekort og Erhvervsperiodekort hæves tilsvarende.

Initiativet forventes at medføre en stigning i parkeringsindtægterne på 31,8 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.

Initiativet forventes indfaset pr. 1. januar 2025.

Initiativ 2: Betalingsparkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 8 + på helligdage, men den første time er gratis.

I dette scenarie indføres betalingsparkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 8 + helligdage med den første timer gratis. I dette initiativ vil der blive krav om betaling for parkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 8 samt på helligdage. Den første time af den første parkering vil dog være gratis.

Initiativet forventes indfaset pr. 1. april 2025.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1 – Betaling h

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Parkeringsindtægter	Service	-31.837	-31.837	-31.837	-31.837	-127.348
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	31.837	31.837	31.837	31.837	127.348
Udgifter i alt, initiativ 1		0	0	0	0	0
- Skiltning, IT, kommunikation	Service	1.766				1.766
- Parkeringsindtægter	Service	-34.452	-45.937	-45.937	-45.937	-172.262
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	34.452	45.937	45.937	45.937	172.262
Udgifter i alt, initiativ 2		1.766	0	0	0	1.766
- Skiltning, IT, kommunikation	Service	1.766				1.766
- Parkeringsindtægter	Service	-66.289	-77.774	-77.774	-77.774	-198.867
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	66.289	77.774	77.774	77.774	198.867
Udgifter i alt, initiativ 1+2		1.766	0	0	0	1.766



TM183 Mere fleksibel betaling af beboerlicens



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet omhandler et forslag til mere fleksibel betaling af beboerlicens. I den nuværende købes en beboerlicens online for ét år ad gangen. Med notatet foreslås 3 scenarier.

- Scenarie 1. Beboerlicens kan købes for 6 måneder eller 12 måneder.
- Scenarie 2. Ratebetaling af parkeringslicens.
- Scenarie 2. med tilvalg: Automatiseret løsning for betaling af parkeringslicens.

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM178	Nej
TM148	Nej
TM069	Nej
TM180	Nej

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 blev bestilt et budgetnotat vedr. mere fleksibel betaling af beboerlicens.

Indhold

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 8. maj 2023 finansiering af en model til ratebetaling af parkeringslicens samt en alternativ model for en generel modernisering af betalingssystemet for licensopkrævning til forhandlingerne om Budget 2024. Budgetnotatet (TM083) fik ikke midler ved forhandlingerne. Siden sidste år er tilføjet et nyt scenarie 1, der er billigere at administrere og mindre administrativt tungt for både borgere og forvaltning.

I scenarie 1 kan alle beboerlicenser fremover købes enten for 6 eller 12 måneder, hvor der er tale om direkte salg, som det nuværende system, hvor der kan købes for 12 måneder. Alternativt kan vælges scenarie 2, hvor der indføres en ændring af det eksisterende system for betaling, hvor licenshavere betaler én gang årligt, til et betalingssystem, hvor der kan betales én, to eller fire gange årligt. En sådan ændring medfører behov for udvikling og efterfølgende tests af licensbetalingssystemerne, som lige nu håndterer én årlig betaling af licens.

Det kan som tilvalg til scenarie 2 besluttes en ændring i betalingssystemet, hvor der indføres en automatiseret løsning, hvor betalingen sker via tilmelding til Betalingservice, betalingskort eller via en MobilePay betalingsaftale.



Scenarie 1. Beboerlicens kan købes for 6 måneder eller 12 måneder

Med dette scenarie indføres, at alle beboerlicenser kan købes enten for 6 eller 12 måneder. Der er tale om direkte salg, som ved det nuværende system. Forslaget er den simpleste løsning som medfører den laveste grad af ekstra administration, da det er en enklere løsning at implementere og lettere at administrere. Alle beboerlicenser i scenarie 1 købes direkte i modsætning til scenarie 2, hvor borgerne binder sig i en form for abonnementsløsning, som medfører behov for løbende administrativ opfølgning, f.eks. ved manglende betaling. Scenarie 1 er dermed en udvidelse af nuværende betalingsopsætning, mens scenarie 2 kræver opbygning af ny type betalingsopsætning. Der er afledt drift til sagsbehandling og udsendelse af digital post.

Scenarie 2. Ratebetaling af parkeringslicens

Med scenarie 2 ændres det eksisterende system for betaling fra en årlig betaling til op til fireårige betalinger. Muligheden for ratebetaling forventes implementeret inden udgangen af 2. kvartal i 2025.

På baggrund af foreløbig dialog med systemleverandøren er der indregnet omkostninger til ekstern bistand og øget ressourcetræk i forvaltningen som følge af et stigende antal borgerhenvendelser. Desuden er indregnet midler til øget sagsbehandling som følge af forventning om øget antal opkald.

I dag fornyer borgerne beboerlicensen via bekræftelse af betalingen. Med indførsel af betaling via flere rater vil borgeren skulle bekræfte fornyelse af licenser flere gange årligt, hvorfor antallet af bekræftelsesbreve vil vokse. Hvis der indføres mulighed for at betale licensen i rater, og kommunen ikke samtidig indfører en abonnementsløsning, vil der med andre ord skulle afsendes langt flere opkrævninger, og borgeren vil skulle håndtere hver opkrævning særskilt.

Tilvalg til scenarie 2. Automatiseret løsning for betaling af parkeringslicens

I dag fornyes beboerlicenser én gang årligt, og betalingen for licensen falder samtidig med fornyelsen. Det vil være muligt at implementere en automatiseret løsning, hvor betalingen sker via tilmelding til Betalingsservice, betalingskort eller via en MobilePay-betalingsaftale:

- Med Betalingsservice giver borger accept til, at kommunen hæver beløb direkte på dennes bankkonto.
- Med automatisk kortbetaling accepterer borger, at kommunen gemmer dennes betalingsoplysninger, så beløb automatisk trækkes fra kortet ved senere betalinger.
- Med en MobilePay-betalingsaftale opretter borger en betalingsaftale, der giver kommunen ret til at hæve beløb fra dennes bankkonto eller foretage træk på et tilknyttet betalingskort.

Det er endnu ikke afklaret, hvilke konsekvenser en automatiseret betalingsløsning vil have for bankens og NETS' gebyropkrævning fra henholdsvis borger og kommunen. Kommunens nuværende aftaler vil skulle genforhandles, og borgerens gebyr vil i et vist omfang afhænge af dennes aftale med banken.

Det vil forventeligt være muligt at gennemføre en automatiseret betalingsløsning inden udgangen af 4. kvartal i 2025. Der skal samtidig igangsættes en proces for afdækning af, hvilke tilpasninger der som følge af en automatiseret løsning skal ske i integrationen til kommunens administrative systemer. Denne proces medfører behov for udviklings-, implementerings- og testforløb. Selve forløbet vil først kunne igangsættes primo marts



2025, idet kommunens økonomisystem har frozen zone i perioden omkring lukningen af årsregnskabet, hvorfor der er stop for udvikling og test frem til marts.

Omkostningen til indkøb af en eksisterende betalingsløsning, eksempelvis MobilePay, udgør en beskedent del af udgiften. Den største del af omkostningerne er primært udviklingsomkostninger til Koncernservice (KS), Koncern IT (KIT) og leverandøren af licenssystemet, Globeteam. Sidstnævnte har estimeret, at udvikling og test vil koste ca. 600t.kr. De resterende udgifter fordeles mellem KIT og KS, som begge vil skulle udvikle, teste og implementere integrationer, der er sikre i forhold til blandt andet kommunens økonomisystem.

Tilvalget kan ikke hensigtsmæssigt implementeres selvstændigt uden scenarie 2, idet Teknik- og Miljøforvaltningen årligt skal bekræfte borgerens ret til den udstedte licens, hvilket udelukkende sker i forbindelse med ansøgningen.

Med en årlig betaling via abonnement, vil det være relevant samtidig med betalingen at foretage et generelt tjek af licensen med henblik på at minimere risikoen for, at borgeren i lange perioder glemmer at afmelde ubrugte licenser og for samtidig at følge op på, om borgeren fortsat er berettiget til licensen.

Det nye betalingssystem scenarie 1 vil være klar til brug forventeligt medio 2025, mens scenarie 2 forventeligt kan være klart med udgangen af 2025.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Scenarie 1. Beboerlicens for 6 eller 12 måneder</i>						
- Ekstern bistand	Service	600	0	0	0	600
- 0,5 Årsværk til sagsbehandling	Service	305	305	305	305	1.220
- Udsendelse af digital post	Service	100	500	500	500	1.600
Udgifter i alt, scenarie 1		1.005	805	805	805	3.420

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Scenarie 2. Ratebetaling af parkeringslicens</i>						
- Ekstern bistand	Service	600	0	0	0	600
- 1,0 Årsværk til sagsbehandling	Service	609	609	609	609	2.436
- Udsendelse af digital post	Service	100	500	500	500	1.600
<i>Tilvalg</i>						
- Ekstern bistand (KS, KIT, GlobeTeam)	Service	1.750	0	0	0	1.750
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	100	100	100	300
Udgifter i alt, scenarie 2 med tilvalg		3.059	1.209	1.209	1.209	6.686

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at scenarie 1 vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.



Den overordnede risikovurdering er, at scenarie 2 vurderes at være kompliceret. Det skyldes, at der vil være behov for at tilpasse nuværende processer, idet regelsættet for tilførsel af betaling og tilbagebetaling ændres. Der er dels en risiko for, at implementeringen vil trække ud, da det er nødvendigt med omfattende test og dels en risiko for, at implementeringen fordyres, hvis der i forbindelse med testforløbet identificeres udfordringer. Ligeledes vil scenarie 2 øge den driftsmæssige risiko, da økonomiske transaktioner med rykkere, udløb af licens, gyldighed mv. vil være mere omfattende.

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevil-ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter								
-Udvikling og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U	1.000	800	800	800	3.420
Serviceudgifter i alt				1.005	805	805	805	3.420

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevil-ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter								
-Udvikling og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U	1.309	1.109	1.109	1.109	4.636
- tilvalg	TMU	1000 - Ordinær drift	U	1.750	100	100	100	2.050
Serviceudgifter i alt				3.059	1.209	1.209	1.209	6.686

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM184 Fordobling af udbud af ladestandere



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder midler til en fordobling af det eksisterende udbud af normalladestandere. Budgetnotatet indeholder to scenarier:

1. Omdannelse af pladser til elkøretøjspladser med ladestandere - opstart i 2026
2. Omdannelse af pladser til elkøretøjspladser med ladestandere - opstart i 2025

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om fordobling af det eksisterende udbud af normalladestandere til elbiler.

Indhold

Budgetnotatet indeholder midler til oprettelsen af en ramme på omdannelse af 4.100 almindelige parkeringspladser til elkøretøjspladser med ladestandere i perioden 2026-2031 (6 år med ca. 700 pladser pr. år). Omdannelse af parkeringspladserne forudsætter at forvaltningen kan finde plads til ladestanderne, og at der er private ladeoperatører, der byder på opgaven om at opstille ladestanderne. Pladserne udbydes efter udrulningsplanen afhængigt af scenariet, men pladserne etableres løbende efterhånden som ladestanderne ibrugtages.

For initiativet gælder, at midlerne til at dække mindreindtægterne placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes løbende til Teknik- og Miljøudvalget i takt med, at pladserne omdannes.

Scenarie 1. Omdannelse af pladser til elkøretøjspladser med ladestandere - opstart i 2026

Initiativet omhandler midler til udbud, sagsbehandling, skiltemateriale og manglende indtægter fra parkering osv. Pladserne oprettes med 3 timers parkering og krav om opladning kl. 8-19 på hverdage. Resten af tiden inkl. weekenden er pladserne reserveret til elkøretøjspladser, evt. med krav om betaling.

Forvaltningen laver en udbudsrunde årligt med ca. 700 parkeringspladser til ladeinfrastruktur, svarende til udbud af ca. 350 nye ladestandere årligt.



Ved at holde antallet af nye parkeringspladser til ladestandere på 700 pladser årligt sikrer forvaltningen både, at byen kan rumme omdannelsen af parkeringspladserne, og at der bliver skabt god konkurrence, så der kommer flere forskellige ladeoperatører i alle bydele.

Et højere antal parkeringspladser end 700 pr. udbudsrunde kan skabe pladsudfordringer grundet vejenes nuværende indretning, da ikke alle veje er egnede til ladestandere pga. fortovsbredden, cykelsti, beplantning, klimabede, beskyttelseslinjer, fredet arealer/bygninger osv. Forvaltningen ser allerede nu, at ladeoperatørerne placerer nye ladestanderne på veje med eksisterende ladestandere, og oftest i forlængelse af eksisterende ladestandere for at finde plads.

Ved at opdele udbudsrunderne i mindre portioner, vil kommunens anlægsprojekter løbende optimere mulighederne for nye placeringer til ladestandere.

Forvaltningen vil derfor i 2025 fokusere på at opsætte de allerede politisk vedtagne ladestandere fra tidligere budgetaftaler. Vedtagelsen af dette scenarie vil derfor medføre at indsatsen igangsættes i 2026.

Forvaltningen forventer, at muligheden for nedlæggelse af parkeringspladser for at skabe plads til ladestandere gør det muligt, at forvaltningen kan udbyde og finde plads til ca. 700 parkeringspladser pr. år til ladestandere.

Scenarie 2. Omdannelse af pladser til elkøretøjspladser med ladestandere - opstart i 2025

I dette scenarie opstartes udbud af ladestandere i 2025 med henblik på at øge ambitionen om hurtigere indfasning af initiativet. Således skal forvaltningen i 2025 både implementere de allerede vedtagne ladestandere samt igangsætte udbud af nye. I 2025 forudsættes det at der kan udbydes 350 pladser.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det kan være vanskeligt at nå det politiske mål om at udbyde og omdanne nye pladser allerede i 2025. Dette skyldes, at fysiske forhold i byen skal være på plads for, at pladserne kan etableres, herunder fx fortovsarealerne, cykelsti, beplantning, klimabede, beskyttelseslinjer, fredet arealer, andre anlægsprojekter osv. også selvom der er afsat midler til at nedlægge parkeringspladser.

Der er på nuværende tidspunkt allerede godkendt (afventer etablering) og oprettet ca. 4.000 elkøretøjspladser med ladestandere på offentlige veje i København. Ladeoperatørerne har i første omgang valgt mindre omkostningstunge lokationer til nye ladestandere og derved mindre sagsbehandlingstunge lokationer. Forvaltningen oplever oftere og oftere, at forslagene fra ladeoperatørerne forudsætter øget koordinering med eksisterende anlægsprojekter, der er planlagt gennemført i samme områder. Dette forlænger sagsbehandlingstiden og forsinker i sidste ende den fysiske etablering af nye ladestandere.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

For begge scenarier gælder nedenstående konsekvenser for parkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Scenarie/Initiativ	Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden -for zone	Belægnings -procent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges	Forventet antal erstatnings-parkeringspladser
Initiativ 1				34 pr. år.	



Økonomi

I budget 2025 indgår investeringsforslag om opsætning af lyn- og hurtigeladeinfrastruktur. Forvaltningen anbefaler, at indtægterne forbundet med dette budgetnotat anvendes til Teknik- og Miljøudvalgets måltalsindfrielse i Budget 2026.

Scenarie 1.

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	I alt
<i>Omdannelse af pladser til el-køretøjspladser med ladestandere - opstart 2026</i>												
- Anlæg (Skilte og markering)	Anlæg		1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	150	150	0	7.374
- Service (Projektledelse)	Service		1.502	1.502	1.502	1.502	1.502	1.179	754	751	751	10.945
- Afledt drift og vedligehold	Service		2	50	132	215	297	380	458	516	516	2.566
- Indtægter fra ladestandere	Service		-92	-923	-2.952	-2.583	-4.428	-6.273	-9.174	-11.070	-11.070	-48.565
- Parkeringsindtægter	Service		299	3.589	9.569	15.550	21.531	27.512	32.925	34.857	34.857	180.689
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter		-299	-3.589	-9.569	-15.550	-21.531	-27.512	-32.925	-34.857	-34.857	-180.689
Udgifter i alt		0	2.591	1.808	-139	313	-1.450	-3.535	-7.812	-9.653	-9.803	-27.680

Scenarie 2.

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	I alt
<i>Omdannelse af pladser til el-køretøjspladser med ladestandere - opstart 2025</i>												
- Anlæg (Skilte og markering)	Anlæg	590	590	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	150	150	0	7.374
- Service (Projektledelse)	Service	751	751	1.502	1.502	1.502	1.502	1.179	754	751	751	10.945
- Afledt drift og vedligehold	Service	1	1	50	132	215	297	380	458	516	516	2.566
- Indtægter fra ladestandere	Service	-46	-46	-923	-2.952	-2.583	-4.428	-6.273	-9.174	-11.070	-11.070	-48.565
- Parkeringsindtægter	Service	149,5	149,5	3.589	9.569	15.550	21.531	27.512	32.925	34.857	34.857	180.689
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	-149,5	-149,5	-3.589	-9.569	-15.550	-21.531	-27.512	-32.925	-34.857	-34.857	-180.689
Udgifter i alt		1.296	1.296	1.808	-139	313	-1.450	-3.535	-7.812	-9.653	-9.803	-27.680

Risikovurdering

Projekt vurderes at være relativt kompliceret. Indtægterne afhænger af det konkrete bud som ladeoperatøren afgiver i de forskellige udbudsrunder og vil derfor være forskelligt fra forvaltningens estimat i dette budget.

Udrulningen af projektet, sker via udbud om retten til opsætning af ladestandere, og der er en risiko for, at tidsplanen kan blive forsinket, og ved manglende bud eller leverandørernes forsinkede implementering kan dette give ændring i både driftsøkonomi såvel som, at indtægterne fra parkering kan falde i andet tempo end forudsat.

Der er risiko for, at forvaltningen ikke kan finde plads til alle ladestandere.



Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder -scenarie 1

1.000 kr. – 2025 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	I/U	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	I alt
Anlægsudgifter														
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U		1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	150	150	0	7.374
Anlægsudgifter i alt				0	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	150	150	0	7.374
Afledte serviceudgifter														
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 – Ordinær drift	U		2	50	132	215	297	380	458	516	516	2.566
Projektledelse	TMU				1.502	1.502	1.502	1.502	1.502	1.179	754	751	751	10.945
Afledte serviceudgifter i alt				0	1.505	1.552	1.634	1.717	1.799	1.559	1.212	1.267	1.267	13.511
Indtægter fra ladestanderne	TMU	1000 – ordinær drift			-92	-923	-2.952	-2.583	-4.428	-6.273	-9.174	-11.070	-11.070	-48.565
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 – Parker- ing	U		299	3.589	9.569	15.550	21.531	27.512	32.925	34.857	34.857	180.689
Afledte servicemålt als-effekter i alt				0	207	2.666	6.617	12.967	17.103	21.239	23.751	23.787	23.787	132.124
Finansposter														
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 – Finans- poster	I		-299	-3.589	-9.569	-15.550	-21.531	-27.512	-32.925	-34.857	-34.857	-180.690
Finansposter i alt				0	-299	-3.589	-9.569	-15.550	-21.531	-27.512	-32.925	-34.857	-34.857	-180.690

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder -scenarie 2

1.000 kr. – 2025 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	I/U	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	I alt
Anlægsudgifter														
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	590	590	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	150	150	0	7.374
Anlægsudgifter i alt				590	590	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	150	150	0	7.374
Afledte serviceudgifter														



- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U	1	1	50	132	215	297	380	458	516	516	2.566
Projektledelse	TMU			751	751	1.502	1.502	1.502	1.502	1.179	754	751	751	10.945
Afledte serviceudgifter i alt				752	752	1.552	1.634	1.717	1.799	1.559	1.212	1.267	1.267	13.511
Indtægter fra ladestanderne	TMU	1000 - ordinær drift		-46	-46	-923	-2.952	-2.583	-4.428	-6.273	-9.174	-11.070	-11.070	-48.565
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parkering	U	150	150	3.589	9.569	15.550	21.531	27.512	32.925	34.857	34.857	180.689
Afledte servicemålt als-effekter i alt				104	104	2.666	6.617	12.967	17.103	21.239	23.751	23.787	23.787	132.124
Finansposter														
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I	-150	-150	-3.589	-9.569	-15.550	-21.531	-27.512	-32.925	-34.857	-34.857	-180.690
Finansposter i alt				-150	-150	-3.589	-9.569	-15.550	-21.531	-27.512	-32.925	-34.857	-34.857	-180.690

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse											

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

1.000 kr., løbende p/l	2022	2023	2024	2025	2026
Budgetaftale 2022	6.033	5.370	6.038	4.964	1.260
Overførselssagen 2022-23 (mindreforbrug overført fra 2023)		3.400			
Overførselssagen 2023-24 (mindreforbrug overført fra 2023 til 2025)				2.200	
Afsatte midler i alt	6.033	8.770	6.038	7.164	1.260



TM213 Ambitiøs plan for udbud af ladestandere, tekst

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt hensigtserklæring vedr. udbud af ladestandere til elbiler på kommunale arealer. Hensigtserklæringen skal sikre et ambitiøst fokus på området.

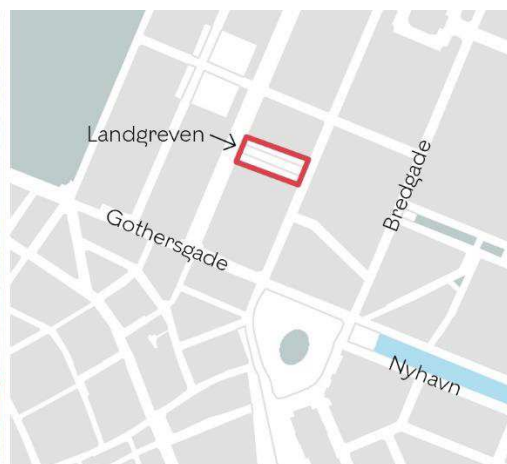
Indhold

Forslag til hensigtserklæring:

"Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde med en ambitiøs plan for udbud af ladestandere til elbiler. Eksekveringen af de allerede vedtagne udbud skal øges således, at der årligt udbydes et højere antal end pt. planlagt. Parterne følger udrulningsplanen tæt. Endvidere skal Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægge et oplæg til nye udbud, der skal øge antal ladestandere frem mod 2030. Finansieringen indgår i forhandlingerne om Overførselssagen 2024-2025 via et investeringsforslag".

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

TM082 Renovering af parkeringsanlæg ved Landgreven



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	X
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder en gennemgribende renovering af parkeringsanlægget ved Landgreven, så det kan omdannes til beboerparkering. Budgetnotatet indeholder to scenarier for det samme projekt, blot med forskudt periodisering.

- Scenarie 1. Renovering af parkeringsanlægget med opstart primo 2025
- Scenarie 2. Renovering af parkeringsanlægget med opstart primo 2026

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Baggrund

Økonomiudvalget henviste den 23. april 2024 finansiering af renovering af parkeringsanlæg ved Landgreven 10 med henblik på beboerparkering for borgere med licens til området til forhandlingerne om Budget 2025.

Såfremt der ikke afsættes finansiering til renovering og hjemtagning af parkeringsanlægget, hjemfalder anlægget til Økonomiforvaltningen og vil blive klargjort til salg, jf. ØU 23. april 2024.

Indhold

P-anlægget på Landgreven 10 har siden 1958 været udlejet, men hjemfalder til Københavns kommune den 1. juni 2025. Økonomiforvaltningen vurderer det ikke hensigtsmæssigt at forlænge kontrakten og udskyde beslutningen om renoveringen yderligere på grund af anlæggets tilstand, jf. Bilag 1.

Såfremt der ikke afsættes finansiering til renovering og hjemtagning af parkeringsanlægget, hjemfalder anlægget til Økonomiforvaltningen og vil blive klargjort til salg, jf. ØU 23. april 2024.

Såfremt der afsættes finansiering til, at p-anlægget skal hjemfalde, og der gives midler til renoveringen, vil Teknik- og Miljøforvaltningen gennemføre tiltag, så p-anlæggets funktionalitet og tilgængelighed lever op til nutidige krav med henblik på, at parkeringsanlægget anvendes til offentlig parkering. P-anlæggets centrale beliggenhed i Indre By betyder, at der er en høj belægningsprocent. Ved at indrette p-anlægget til offentlig parkering kan beboere med parkeringslicens til området benytte sig af p-anlægget.



Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2021 sammen med eksterne rådgivere foretaget en tilstandsvurdering af anlæggets fysiske stand med henblik på at udarbejde et økonomisk overslag over, hvad det ville koste at bringe p-anlægget op til nutidig standard for et offentligt p-anlæg.

Forvaltningen skal renovere p-anlægget i henhold til den udarbejdede tilstandsvurdering, så anlægget lever op til gældende standard. Den udførte tilstandsvurdering beskriver en række forhold, der kræver modernisering eller renovering. De vigtigste forhold i denne henseende er oplistet i bilag 2.

Scenarie 1. Renovering af parkeringsanlægget med opstart primo 2025

Forhold vedrørende renoveringen

Forhold vedrørende sikring af rettigheder til naboejendommene, herunder særligt Digitaliseringsstyrelsens p-kælder, skal afklares af Københavns Ejendomme (KEJD) under Økonomiforvaltningen. Projektet er kendetegnet ved store risici som følge af de uafklarede rettigheder, der potentielt kan medføre ekstraomkostninger, herunder ekspropriation.

Hvis p-anlægget skal anvendes til offentlig parkering, foreslås der ændringer i p-kælderen, så senere montering af ladestandere til el-biler muliggøres, mens handicappladser etableres på arealet oven på p-anlægget ved, at ni eksisterende parkeringspladser omdannes til handicapparkeringspladser. Der er i dag 168 parkeringspladser i anlægget. Antallet af parkeringspladser vil blive reduceret til 107 ved indretning til offentlige pladser som følge af ændrede regler for svingbaner og manglende mulighed for at parkere biler i 2. og 3. position, da anlægget ikke vil blive bemannet. Mens renoveringen foregår, nedlægges midlertidigt 50 p-pladser og fire handicap p-pladser i gadeplan. De fire handicap p-pladser genetableres, og der etableres seks ekstra handicap p-pladser, som medfører, at der kun kan genetableres 41 p-pladser i gadeplan ved projektets afslutning.

Det er anslået, at det samlede projekt i forbindelse med overgangen til et kommunalt ejet p-anlæg vil vare ca. tre år. Det skal undersøges, hvorvidt det er muligt at forlænge den eksisterende lejekontrakt, genudleje eller genudbyde p-huset med en midlertidig varighed på ca. ét år, så det sikres, at anlægget ikke står tomt, mens udbuddet på selve renoveringsprojektet foregår.

Selve projektet vil blive sendt i udbud i marts 2026 med forventelig fysisk igangsættelse medio 2026 og ibrugtagning i december 2027.

P-kælderen vil være afspærret i forbindelse med miljøsaneringen og udskiftningen af nedkørselsrampen. Dermed vil naboejendommen (Digitaliseringsstyrelsen) ikke kunne tilgå deres parkeringskælder, idet de har ind- og udkørsel til deres parkeringskælder via Landgreven, der er den eneste ind- og udkørselsmulighed. Selve miljøsaneringen og udskiftningen af nedkørselsrampen, der vil blokere naboejendommens parkeringskælder, vil vare cirka seks måneder.

Udskiftningen og omisoleringen af p-kælderen betyder desuden, at der skal anlægges en ny belægning på Landgreven. Der skal derfor fældes i alt 24 træer, som vil blive genetableret efter færdiggørelsen af renoveringsarbejdet. Da træerne står i noget, der minder om store badekar uden afvanding, vil der ved genetableringen skulle foretages ændringer i afvandingssystemet.

Når arbejdet med at omisolere og udskifte den membran, der ligger i jorden, går i gang, vil det være nødvendigt at fjerne alt over p-kælderen.



Derfor vil det også være nødvendigt at fjerne tankstationen på Landgreven, der ligesom p-kælderens overgår til Københavns Kommunes ejerskab. Tankstationen huser nu en burgerrestaurant og blev i 2022 udvalgt til at være en del af "Byens Sjæl", jf. ØU 6. december 2022. Bygningen udpeges i forlængelse heraf som bevaringsværdig under temaet Byens Sjæl i Forslag til Kommuneplan 2024, som forventes vedtaget af BR i december 2024. Det betyder, at hvis ikke renoveringen besluttet ved Budget 2025, vil eventuel nedtagning og genetablering af bygningen skulle ske under hensyntagen til bygningens bevaringsværdier, ligesom nedtagning af bygningen vil skulle tillades, jf. processen i bygningsfredningslovens § 18.

Forvaltningen vurderer, at det ikke er muligt at renovere P-anlægget uden at fjerne tankstationen. Tankstationen kan muligvis efterfølgende genetaberes og genudlejes, men dette vil kræve en juridisk vurdering i Ankestyrelsen af, hvorvidt det er indenfor kommunalfuldmagtens rammer, hvilket kan tage op til ca. ni måneder, og der vil herudover skulle afsættes særskilt finansiering hertil.

Scenarie 2. Renovering af parkeringsanlægget med opstart primo 2026

Tidsplan og økonomi for projektet beskrevet i scenarie 1 forskydes med 12 måneder til opstart primo 2026 og forventet ibrugtagning i december 2028. Alle andre elementer i tidsplanen gengivet oven for forskydes tilsvarende med 12 måneder.

Dog vil det skulle afklares, hvorvidt den nuværende lejeaftale, som udløber i juni 2025, vil kunne forlænges. Hvis ikke, vil anlægget hjemfalde til drift i Økonomiforvaltningen, indtil projektet går i jorden, og dette vil der i så fald skulle afsættes afledte driftsmidler til. Økonomiforvaltningen (KEJD) forventer, at lejeaftalen godt kan forlænges. Såfremt at lejeaftalen forlænges, vil der i en senere sag om bevillingsmæssige ændringer skulle indgå en indtægtsbevilling på den ekstra lejeindtægt.

Konsekvenser for træer, begge scenarier

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Forventet antal træer, der fældes	Forventet antal nye træer, der plantes	Forventet antal træer i projektområdet efter anlægsprojekt
24	24	24	24

Konsekvenser for bilparkeringspladser, begge scenarier

Antal pladser i projekt-området før projekt	Zone/uden-for zone	Belægnings-procent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges	Forventet antal erstatnings-parkeringspladser
54	Grøn	105% / 78%	9	6 handicappladser

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter til drift af p-anlægget modregnet mistet lejeindtægt.

Det indgår i projektet og projektkøkonomien, at det nuværende grønne byrum reetableres, herunder at de 24 eksisterende træer som nævnt fældes, og at et tilsvarende antal plantes. Det vurderes, at parkeringsanlæggets konstruktion fortsat vil kunne understøtte et grønt byrum af denne størrelse og vægt oven på anlægget.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Renovering af p-anlægget	Anlæg	15.763	52.005	47.926		115.694
- Afledt drift og vedligehold	Service				1.427	1.427
- Reduktion af parkeringsindtægter i anlægs-perioden	Service		358	715		1.073
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter i anlægs-perioden	Finans- poster		-358	-715		-1.073
Udgifter i alt		15.763	52.005	47.926	1.427	117.121

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
- Renovering af p-anlægget	Anlæg		15.763	52.005	47.926		115.694
- Afledt drift og vedligehold	Service					1.427	1.427
- Reduktion af parkeringsindtægter i anlægs-perioden	Service			358	715		1.073
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter i anlægs-perioden	Finans- poster			-358	-715		-1.073
Udgifter i alt		0	15.763	52.005	47.926	1.427	117.121

Klima

Tabel 3 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(ton CO ₂ e)
Renovering af p-anlægget, begge scenarier	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	307

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 20 pct. af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Risiciene omfatter usikkerhed om tilstanden på anlægget samt manglende afklaring om rettigheder, der potentielt kan medføre ekstraomkostninger, herunder ekspropriation.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.



Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	9.457	5.366	3.199		18.022	18.022*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		41.590	41.528		83.118	83.118*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	6.306	5.049	3.199		14.554	14.554*
Anlægsudgifter i alt				15.763	52.005	47.926	0	115.694	115.694*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U				1.427	1.427	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	0	1.427	1.427	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter (i anlægsperioden)	TMU	1010-Parkering	U		358	715		1.073	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	358	715	0	1.073	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter (i anlægsperioden)	ØU	2500- Finansposter	I		-358	-715		-1.073	
Finansposter i alt				0	-358	-715	0	-1.073	

Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		9.457	5.366	3.199		18.022	18.022*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			41.590	41.528		83.118	83.118*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		6.306	5.049	3.199		14.554	14.554*
Anlægsudgifter i alt				0	15.763	52.005	47.926	0	115.694	115.694*
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U					1.427	1.427	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	0	0	1.427	1.427	



Afledte servicemåltals-effekter										
- Reduktion af parkeringsindtægter (i anlægsperioden)	TMU	1010-Parkering	U			358	715		1.073	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	0	358	715	0	1.073	
Finansposter										
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter (i anlægsperioden)	ØU	2500-Finansposter	I			-358	-715		-1.073	
Finansposter i alt				0	0	-358	-715	0	-1.073	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Landgreven 10									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til renovering af anlægget i forbindelse med, at p-anlægget hjemfalder til kommunen.

Henvisning

[Orientering til Økonomiudvalget den 23. april 2024](#)

Bilag

Bilag 1. Rådgiverrapport

TM136 Leje af parkeringspladser i private anlæg



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder tre initiativer vedr. leje af private parkeringspladser, som gøres tilgængelige for bilejere med beboerlicens i områder med højt parkeringspres og tilgængelig privat kapacitet.

- Initiativ 1. Leje af 500 heltidspladser i betalingsområdet
- Initiativ 2. Leje af 500 heltidspladser i betalingsområdet og de tidsbegrænsede p-zoner
- Initiativ 3. Leje af 500 pladser aften/nat/weekend i betalingsområdet og de tidsbegrænsede p-zoner

Initiativerne kan vælges uafhængigt af hinanden.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 blevet bestilt et budgetnotat om leje af private p-pladser til beboere med licens.

Indhold

I forlængelse af Budgetaftale 2024 har kommunen indgået aftaler med ejendommejere om leje af 535 privat p-pladser, som stilles til rådighed for beboere med parkeringslicens. Ligeledes er der indgået aftale med privat leverandør om samlet administration af ordningen via en app-løsning.

Dette budgetnotat vedrører en udvidelse af den eksisterende ordning med leje af flere private p-pladser. Det drejer sig om leje af ekstra kapacitet til beboere i områder med højt parkeringspres. Der lægges op til en fireårig lejeperiode med en option på forlængelse med et til to år.

Beregningen af økonomien tager udgangspunkt i samlede gennemsnitspriser for leje og administration i de områder, hvor der, jf. en omfattede screening foretaget i 2023, bør være tilgængelig kapacitet (se kort øverst). De konkrete valg af pladser kan skaleres i forhold til placering, tidsrum og antal alt efter, hvad der ønskes prioriteret. I sidste ende afhænger de konkrete lokationer dog af, hvor der kan indgås aftaler med udlejerne.

Borgerrepræsentationen vil blive forelagt fordelingen af pladserne inden eller kort efter ikrafttrædelse.



Tabel 1. Oversigt over priser (i kr.) og antal pladser i de respektive bydele (pr. ultimo 2023)

Screening	P-pladser	Heltidspladser			Aften / nat + weekend		
Bydel	I alt	Antal	Anlæg	Prisniveau, år	Antal	Anlæg	Prisniveau, år
Amager Vest	530	155	7	10.800-21.000	375	10	3.600-15.000
Amager Øst	515	430	6	9.000-15.360	85	3	6.600-13.200
Bispebjerg	530	335	14	7.200-21.600	195	8	3.000-9.000
Brønshøj/Husum	107	75	5	7.800-12.000	32	3	6.600-8.400
Indre By	1.110	241	11	15.900-34.200	869	22	4.500-21.600
Nørrebro	700	155	5	9.600-16.800	545	12	4.200-12.000
Valby	779	508	13	7.200-14.400	271	8	6.900-7.800
Vanløse	205	120	3	1.020-9.600	85	4	4.800-6.000
Vesterbro	1.520	540	17	8.400-28.560	980	24	6.000-15.000
Østerbro	736	226	10	10.800-28.800	510	13	7.200-14.400
I alt	6.732	2.785	90	1.020-34.200	3.947	107	3.000-21.600

Note. Tallene i tabellen er taget fra resultater af den bydækkende screening. Antal og pris ændrer sig løbende, og de reelle muligheder viser sig først endeligt, når kommunens leverandør skal søge at indgå konkrete aftaler. De i notatet præsenterede initiativer vurderes dog at kunne gennemføres i på baggrund af det eksisterende udbud i markedet.

Tidsrummet 'aften/nat + weekend' betyder for de fleste lokationer parkering i tidsrummet fra kl. 17 til kl. 08 næste morgen samt fra kl. 17 fredag til kl. 08 mandag morgen, men dette gælder ikke for alle de screenede lokationer. De nøjagtige tidsrum vil derfor afhænge af lokation og den lejeaftale, der endeligt vil blive indgået.

Ovenstående priser indeholder også betaling for tilknytning af privat udbudt app-løsning til adgangskontrol samt drift af app-løsningen.

Ved indgåelse af lejemål, der strækker sig over tre år, stilles der krav om deponering svarende til den offentlige ejendomsvurdering eller anskaffelses-/opførselsværdien af det indgåede lejemål. Da de konkrete ejendomme samt antal pladser først fastsættes senere, kan deponeringens størrelse ikke angives. Deponeringen kan, når aftalerne indgås, håndteres ved, at Borgerrepræsentationen anviser kasse-mæssig dækning til deponeringsbevilling. Bevillingen til deponering mellemfinansieres over kommunens kassebeholdning, indtil deponeringen ved ophør af lejemålet igen kan frigives til kassen.

Forvaltningen vil forsøge at leje flest mulige pladser, der ikke i forvejen kan bruges af offentligheden mod betaling.

Initiativerne har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 1. Leje af 500 private heltidspladser i betalingsområdet

I dette initiativ lejes der 500 private heltidspladser. Pladserne lejes indenfor betalingsområdet, hvor parkeringsbelægningen generelt er højest.

Antallet af lejede private heltidspladser er skalerbart.

Initiativ 2. Leje af 500 heltidspladser i betalingsområdet og de tidsbegrænsede p-zoner

I dette initiativ lejes 500 private heltidspladser i betalingsområdet og i de tidsbegrænsede



p-zoner. Det er generelt billigere at leje private parkeringspladser i de tidsbegrænset zoner grundet mindre efterspørgsel og billigere kvadratmeter priser, end i brokvarterne og Indre By. Der er forholdsvis høj parkeringsbelægning i flere af de tidsbegrænset zoner. Fordelingen mellem antal af lejet pladser i betalingsområdet og de tidsbegrænsede zoner er i dette initiativ 75% af pladserne i betalingsområdet og 25% i de tidsbegrænset zoner. Forholdet mellem antal af lejet pladser i betalingsområdet og de tidsbegrænset zoner kan også ændres.

Antallet af lejede private heltidspladser er skalerbart.

Initiativ 3. Leje af 500 pladser aften/nat/weekend i betalingsområdet og de tidsbegrænsede p-zoner

I dette initiativ lejes 500 private pladser aften/nat/weekend i betalingsområdet og i de tidsbegrænsede p-zoner. Disse parkeringspladser er generelt billigere end heltidsparkering og findes både i betalingsområdet og de tidsbegrænset zoner.

Antallet af lejede private heltidspladser er skalerbart.

Økonomi

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Leje af 500 private heltidspladser i betalingsområdet</i>						
Leje og app-administration	Service	10.000	10.000	10.000	10.000	40.000
Initiativ 1 i alt		10.000	10.000	10.000	10.000	40.000
<i>Initiativ 2. Leje af 500 heltidspladser i betalingsområdet og de tidsbegrænsede p-zoner</i>						
Leje og app-administration	Service	7.500	7.500	7.500	7.500	30.000
Initiativ 2 i alt		7.500	7.500	7.500	7.500	30.000
<i>Initiativ 3. Leje af 500 pladser aften/nat/weekend i betalingsområdet og de tidsbegrænsede p-zoner</i>						
Leje og app-administration	Service	5.000	5.000	5.000	5.000	20.000
Initiativ 3 i alt		5.000	5.000	5.000	5.000	20.000
Udgifter i alt		22.500	22.500	22.500	22.500	90.000

Klima

Det er på det givne datagrundlag ikke muligt at beregne CO₂e-effekten af initiativet. Forvaltningen skønner dog, at de forbrugsbaserede udledninger vil stige en anelse, svarende til ca. 125 ton CO₂e fra 2026 og frem, da et øget antal parkeringspladser forventes at øge incitamentet til at eje bil i området. Da det forventes at tage noget tid, før potentielle brugere af de ekstra pladser bliver opmærksomme på muligheden, er det ikke muligt at estimere merudledningen i 2025.

Tabel 3. Oversigt over skønnede CO₂e-effekter af budgetnotatet

Ton CO ₂ e	Merudledning i 2025	Årlig merudledning fra 2026 og frem
Initiativ 1	>0	62,5
Initiativ 2	>0	62,5
Initiativ 3	>0	62,5



Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der kun er mindre risici forbundet hermed. Dog vil der kunne opstå mindre forsinkelser, hvad angår indgåelse af konkrete lejeaftaler med relevante grundejere.

Bevillingstekniske oplysninger

Initiativet forventes fuldt indfaset pr. 1. januar 2025.

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud-valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Leje af 500 heltidspladser i betalingsområdet	TMU	1000 - Ordinær drift	10.000	10.000	10.000	10.000	40.000
Leje af 500 heltidspladser i betalingsområdet og de tidsbegrænset zoner	TMU	1000 - Ordinær drift	7.500	7.500	7.500	7.500	30.000
Leje af 500 pladser aften/nat/weekend i betalingsområdet og de tidsbegrænset zoner	TMU	1000 - Ordinær drift	5.000	5.000	5.000	5.000	20.000
Serviceudgifter i alt			22.500	22.500	22.500	22.500	90.000

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

I Budgetaftale 2021 blev der afsat midler til langtidsleje af private p-pladser i indre by, og i Budgetaftale 2024 blev der afsat midler til leje af erstatningspladser efter nærværende model.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Budgetaftale 2021	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900
Budgetaftale 2024			3.517	7.192	7.192	3.517				
Afsatte midler i alt	5.900	5.900	9.417	13.092	13.092	9.417	5.900	5.900	5.900	5.900



TM209 Stigning i beboerlicens for elbiler og benzinbiler med det laveste brændstofforbrug

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt beregninger på indtægter ved en stigning i elbillicensen til 1.200 kr./år, samt en stigning for den gruppe af benzinbiler med det laveste brændstofforbrug til 1.800 kr./år.

Indtægten fremgår af de to nedenstående tabeller.

Stigning i elbilslicens

	Bestand pr. 16/8 2024	Takst for beboer- licens til elbil (kr.)	Indtægt (t. kr)
Takstforslag 2025	6.369	720	4.586
Nyt forslag	6.369	1.200	7.643
Ændring			3.057

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Stigning i licens for benzin/dieselbiler med laveste brændstofforbrug

	Bestand pr. 16/8 2024	Takst beboer benzin /Diesel laveste brændstof- forbrug (kr.)	Indtægt (t.kr.)
Takstforslag 2025	26.956	1.435	38.682
Nyt forslag	26.956	1.800	48.521
Ændring			9.839

Klima

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO ₂ e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO ₂ e)
Stigning i beboerlicens for elbiler og benzinbiler med det laveste brændstoffsforbrug (<i>forbrugsbaseret</i>)	135	270



KF088 Forundersøgelser af OL og Ungdoms OL samt indsats for værtskab i København

Baggrund

Forslaget indeholder en servicebevilling på 0,5 mio. kr. i 2025 til forundersøgelser samt tiltrækning af hhv. OL og Ungdoms OL til København.

OL afholdes hvert fjerde år af Den Internationale Olympiske Komité (IOC) og er verdens største sportsevent målt på deltagere, lande, idrætter, medier, besøgende mv. I 2024 var Paris værtsby for sommer-OL, i 2028 er det Los Angeles, der er værtsby og i 2032 Brisbane i Australien. Et evt. værtskab for OL i København kan derfor tidligst komme på tale i 2036.

Ungdoms OL afholdes hvert fjerde år for deltagere mellem 14 og 18 år. Eventen er en multisport event over 13 dage, hvor ca. 4.000 deltagere fra 150+ lande konkurrerer i 28 forskellige idrætter. Sportsprogrammet matcher OL-programmet, men det inkluderer også nye idrætter og konkurrenceformater, og værterne har selv indflydelse på sportsprogram såvel som facilitetskrav. Et værtskab for Ungdoms OL er muligt i 2030, men forudsætter udarbejdelsen af et egentligt bud primo 2025.

Indhold

Med denne bevilling afsættes ressourcer til en samlet indsats for at tiltrække Ungdoms OL og efterfølgende OL til København, herunder:

- Bistand fra Københavns Kommune til udarbejdelse af et bud på Ungdoms OL i 2025
- En forundersøgelse mhp. at afdække forudsætningerne for at indgå i budprocessen for et dansk værtskab for OL i 2036 eller 2040, herunder budproces og budøkonomi
- Opbygning af en interessent- og partnerskabskreds, herunder dialog med IOC, DIF, staten, regionen, øvrige kommuner, fonde, virksomheder og andre relevante parter.
- Samle op på erfaringerne med afvikling af OL i Paris, herunder idræts- og eventprogram, anlægs-, facilitets- og byudviklingsinitiativer samt sikkerhed.
- Belysning af facilitetsbehov- og muligheder for begge events, herunder mulighederne for at trække på faciliteter i hele Danmark.
- Dialog og forhandlinger med Den Internationale Olympiske Komité.

Arbejdet forankres i Kultur- og Fritidsforvaltningen som en del af samarbejdet i Copenhagen Megaevents og DIF/Danmarks Olympiske Komité, med mulighed for tilkobling af eksternt rådgiver, der kan bistå med analysen af forudsætningerne for et muligt værtskab.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	



KF031 Pilotprojekt med fri badning i udvalgte områder af havnen

Baggrund

Forslaget indeholder en anlægsbevilling på samlet 1,7 mio. kr. i 2025 og 2026 til to pilotprojekter samt afledt drift på 0,4 mio. kr. i 2025 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2026 og frem.

Borgerrepræsentationen besluttede den 1. december 2022 "at Kultur- og Fritidsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen skulle undersøge, hvad der skal til for, at det kan gøres lovligt at bade i (næsten) hele havnen, samt hvordan havnen kan indrettes, så det er trygt for både badende og sejlene at færdes i vandet."

Sagen er behandlet i Kultur- og Fritidsudvalget den 11. april 2024, Teknik- og Miljøudvalget 22. april 2024 og i Borgerrepræsentationen den 30. maj 2024.

Indhold

Forslaget indebærer, at der gennemføres pilotprojekter med fri badning i udvalgte områder af havnen. Desuden foreslås det, at der arbejdes videre med at skabe plads til udvidelser af eksisterende badezoner og oprettelse af nye havnebade, badezoner og dyppezoner.

Der er udarbejdet en gennemgang af mulighederne for at gennemføre pilotprojekter i udvalgte områder af havnen. Der er bl.a. beskrevet muligheder for pilotprojekter i Teglværkshavnen og Nordbassinet ved Sandkaj.

Forvaltningerne vurderer, at et pilotprojekt vil kunne etableres for 0,5 mio. kr. pr. sted (som dækker afgrænsning med banetov, bøger og ekstra stiger), og dertil kommer anlægsudgifter til tjek af vandkvalitet, indkøb af servicebåd, information og skiltning for 0,6 mio. kr. i 2025 og 0,1 mio. kr. i 2026. Herudover kommer afledt drift på 0,4 mio. kr. i 2025 og 0,6 mio. kr. fra 2026 og frem. Hvis der skal etableres yderligere faciliteter fx pontoner eller dyppezoner, kræver det finansiering ud over dette budgetforslag. Udvidelser af eksisterende badezoner vil øge kapaciteten uden at skulle lave nye badesteder. Oprettelse af nye havnebade, badezoner og dyppezoner vil både øge kapaciteten og reducere afstanden mellem badesteder. Fokus på steder med ulovlig badning vil kunne nedsætte risiko for ulykker. Oprettelse af badezoner kræver alle steder en accept fra både By & Havn, Teknik- og Miljøforvaltningen samt de lokale kajejere.

Ny Zoneplan fra By & Havn

By & Havn har i juni 2024 udsendt en ny zoneplan for Københavns Havn. I denne zoneplan er der beskrevet "Bløde zoner", hvor det er muligt at "etablere afgrænsede områder til bløde rekreative aktiviteter. I bløde zoner kan der etableres afskærmede områder, hvor der af sikkerhedsmæssige årsager ikke er adgang for motoriseret trafik".

Økonomi

Forslaget indeholder en anlægsbevilling på samlet 1,7 mio. kr. i 2025 og 2026 til to pilotprojekter samt afledt drift på 0,4 mio. kr. i 2025 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2026 og frem.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	X
Bestilt administrativt	

Midler til indkøb og drift af servicebåden fremgår også af *KF011 Flydende øer i havnen*, *KF068 To nye badezoner i havnen (anlægsbevilling)* og *KF069 Flere badesteder i havnen*. Der er kun behov én servicebåd med tilhørende drift og vedligehold uanset om et eller flere af budgetønskerne finansieres, og udgiften hertil fordobles dermed ikke.

Tabel 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr., 2025 p/l	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
1. Pilotprojekt Teglværkshavnen – banetov, bøjer, stiger	Anlæg	500	0	0	0	500
2. Pilotprojekt Nordbassin ved Sandkaj	Anlæg	0	500	0	0	500
Tjek af vandkvalitet, TMF	Anlæg	100	100	0	0	200
Information og skiltning	Anlæg	100	0	0	0	100
Afledt drift og vedligehold af badezoner*	Service	140	280	280	280	980
Ny båd til tilsyn med badezoner	Anlæg	400	0	0	0	400
Drift af båd til tilsyn *	Service	300	300	300	300	1.200
Udgifter i alt (netto)		1.540	1.180	580	580	3.880

*Midlerne ønskes afsat varigt.

Risikovurdering og proces

I Teglværkshavnen og Nordbassinet er der både udløb fra kloakoverløb og lokal skibstrafik fra småhavne inde i bassinerne. Teknik- og Miljøforvaltningen skal ud fra afstanden mellem badestedet og nærmeste kloakoverløb vurdere, om der kan gives en tilladelse til badestedet (minimum 180 meter). Teknik- og Miljøforvaltningen skal udføre et mere omfattende tjek af vandkvaliteten for hele det område, som udpeges i samarbejde med kajejerne og By & Havn. I Nordbassinet er der et stor sediment-depot med gammelt forurennet havneslam og høje krav til sikkerhed i FN-Byen. Det vil være en forhandling med By & Havn, Teknik- og Miljøforvaltningen, samt de lokale kajejere om, hvor stor en del af de to bassiner, der vil kunne indgå i et pilotprojekt. Det vil formodentlig kun være afgrænsede dele af Teglværkshavnen og Nordbassinet, der kan udlægges til pilotprojekt som "bløde zoner" for kajak, SUP og "fri badning" - på grund af ovenstående udfordringer.

De nævnte placeringer er ikke på forhånd godkendt af Teknik- og Miljøforvaltningen. By & Havn har i deres nye zoneplan udpeget begge områder som bløde zoner, men skriver også, at det skal være afgrænsede områder, og at der skal tages hensyn til vanddybde, udledninger og skibstrafik.

For at etablere pilotprojekt med bløde zoner for kajak, SUP og fri badning skal der udlægges omfattende længder af gule flydende banetove, som bruges ved badezoner til at afgrænse området. Der skal også udlægges gule bøjer for at markere området i forhold til skibstrafik. Endelig skal der udarbejdes og udsendes information til de sejlene.

Klima

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	Minimum – maksimum (ton CO ₂ e)
Anlæg af nye fri badezoner i udvalgte områder.	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun for byggeri	0,7 – 2,6

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med en vis usikkerhed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Øvrige anlægsprojekter

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	*	2025	2026	2027	2028	I alt
Anlægsudgifter								
1. Pilotprojekt Teglværkshavnen – banetov, bøjer, stiger	KFU	2060	*	500	0	0	0	500
2. Pilotprojekt Nordbassin ved Sandkaj	KFU	2060	*	0	500	0	0	500
Tjek af vandkvalitet, TMF	TMU	2000	*	100	100	0	0	200
Information og skiltning	KFU	2060	*	100	0	0	0	100
Ny servicebåd	KFU	2060	*	400	0	0	0	400
Anlægsudgifter i alt				1.100	600	0	0	1.700
Afledt drift og vedligehold								
Drift og vedligehold, KFF (0,1 mio. kr. pr. badezone) **	KFU	1060		100	200	200	200	700
Drift af varslings, (TMF 40 t. kr.pr. badezone) **	TMU	1000		40	80	80	80	280
Drift af servicebåd **	KFU	1060		300	300	300	300	1.200
Afledte serviceudgifter i alt				440	580	580	580	2.180

**Midlerne ønskes afsat varigt.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☒	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Teglværkshavnen og Nordbassinet ved Sandkaj									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD	X	
IT-projekt (KIT)		X

TM085 Bedre koordinering af anlægsprojekter (specifik udfordring)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	X
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en styrkelse af den langsigtede koordinering af anlægsprojekter i Københavns Kommune.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på deres budgetseminar den 10. juni 2024 finansiering af bedre koordinering af anlægsprojekter til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Budgetnotatet indeholder en styrkelse af den langsigtede koordinering af anlægsprojekter i Københavns Kommune. Den store bygge- og anlægsaktivitet i byen skaber et behov for, at kommunens og eksterne anlægsprojekter koordineres og udføres i den rigtige rækkefølge, så bl.a. nyanlagte veje så vidt muligt ikke graves op igen få år efter anlæg. Derudover skal en styrket anlægskoordinering bidrage til, at borgere og erhvervsliv i Københavns Kommune oplever færre gener fra anlægsprojekter og en højere trafikale fremkommelighed.

Der kan opnås et bedre koordineringsværktøj via en optimeret brugerflade på KK-kortet, som automatisk identificerer fremadrettede potentialer. Værktøjet forudsætter en systematisk koordination og dialog med aktører om kommende anlægsprojekter med henblik på at sikre en bedre planlægning og gennemførelse af projekterne.

Med budgetnotatet afsættes tre årsværk i de to første år til ansættelse af anlægskoordinatorer. Anlægskoordinatorerne skal opstarte og gennemføre de dele af koordineringen, som ikke kan varetages i den digitale løsning. En del af opstartsarbejdet vil også bestå i at analysere arbejdsgange og kompetencer samt udvikle et koordineringsværktøj, hvori anlægsdata kan registreres med henblik på at skabe et overblik over kommende anlægsprojekter i byen. I første omgang vil det kun være forvaltningen, som har adgang til at registrere anlægsdata i koordineringsværktøjet. På længere sigt kan det overvejes, hvorvidt eksterne aktører skal have mulighed for at registrere anlægsdata.

Koordineringsindsatsen er i dag en manuel proces, som styres via koordineringsmøder og ét stort Excel-ark, da forvaltningens digitale understøttelse er utilstrækkelig. Med ansættelsen af anlægskoordinatorer vil koordineringsindsatsen blive styrket. Fra og med første år vil der blive udviklet processer til en styrkelse af koordineringen, fx håndtering af praktiske koordineringsudfordringer, trafikale konsekvensvurderinger og politisk betjening.



Værktøjet skal danne grundlag for at højne kommunikationsindsatsen over for borgere om projekternes formål, varighed og påvirkning af fremkommeligheden. Der afsættes midler i 2025 og 2026 til at udvikle koordineringsværktøjet. Der er tale om en udvikling af det eksisterende KK-korts brugerflade.

Herudover afsættes der midler årligt til to årsværk til den varige drift af den digitale brugerflade samt udgifter til at sikre den løbende registrering og opdatering af anlægsdata, hvilket forudsætter en systematisk dialog med interne og eksterne aktører.

Indsatsen indeholder:

- Et digitalt koordineringsværktøj, der bidrager til at skabe et overblik over samt visualiserer kommende anlægsprojekter. En automatisk advisering om kommende projekter i et givent område kan øge potentialet for samgravning, hvor mindst to graveaktører samtidigt eller i kort forlængelse af hinanden graver på samme strækning, samt skabe opmærksomhed om projekternes rækkefølge.
- Bedre mulighed for at sikre, at samtidige anlægsprojekter i samme bydel ikke belaster unødigt i forhold til eksempelvis den trafikale fremkommelighed.
- Mulighed for hurtigere at reagere på ændrede forudsætninger i anlægsprojekter, der har betydning for koordineringen med andre anlægsprojekter, fx ved at tilpasse tidsplaner og rækkefølger og derved bidrage til, at anlægsprojekter eksekveres til tiden.
- Ét fælles digitalt overblik over anlægsprojekter, der skaber grundlag for en styrket og systematisk kommunikation og information til borgere, trafikanter, erhvervsliv med flere.
- At den digitale anlægskoordinering driftes og understøttes, at de langsigtede anlægsplaner registreres og løbende opdateres.

Der er følgende forbehold for projektets potentiale:

- Det vil ikke være muligt at sikre rækkefølgeplanlægning på alle projekter grundet eksempelvis akut opståede skader på ledninger eller nyopståede behov hos de enkelte ledningsejere fx ved nye kunder.
- Koordineringen er betinget af, at både interne og eksterne aktører leverer anlægsdata i god tid forud for, at anlægsprojekterne går i gang.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Projektering - software, udvikling mv.	Service	150				150
- Udførelse - software, udvikling mv.	Service	400	100			500
- Anlægskoordinatorer (3 årsværk i 2025-2026 og 2 årsværk fra 2027 og frem - varigt)	Service	2.253	2.253	1.502	1.502	7.510
- Afledt drift og vedligehold af den tekniske løsning	Service			100	100	200
i alt		2.803	2.353	1.602	1.602	8.360

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være kompliceret. Der vil være både tidsmæssige og økonomiske risici, da der er tale om et IT-udviklingsprojekt og procesforandringsprojekt.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Udvikling af digitalt værktøj	TMU	1000 – Ordinær drift	550	100			650
- Varig drift af digitale brugerflade samt løbende registrering og opdatering af anlægsdata	TMU	1000 – Ordinær drift	2.253	2.253	1.502	1.502	7.510
Serviceudgifter i alt			2.803	2.353	1.502	1.502	8.160
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 – Ordinær drift			100	100	200
Afledte serviceudgifter i alt			0	0	100	100	200

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

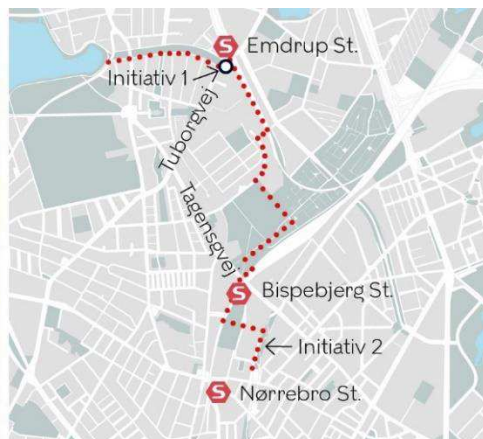
Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til det koordineringsinitiativ, som er beskrevet i budgetnotatet.

TM037 Foranalyse om ramper og cykelsti ved bro på Tuborgvej



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder to initiativer, der kan skabe bedre cykelinfrastruktur og fremkommelighed i Bispebjerg. Det første initiativ er en foranalyse af ramper, der kan forbedre fremkommeligheden ved stianlægget, der bygges under Tuborgvej langs S-banen, når en ny bro anlægges i 2029. Det andet initiativ indeholder en foranalyse af en samlet cykelforbindelse fra Utterslev Mose til Mimersparken under broen ved Tuborgvej langs S-banen til Klædemålet og gennem Lersøparken.

- Initiativ 1. Foranalyse af ramper under Tuborgvej
- Initiativ 2. Foranalyse på en cykelforbindelse fra Utterslev Mose til Lersøparken via banen mellem Tuborgvej og Klædemålet

Initiativerne kan vedtages uafhængigt af hinanden, men der vil være synergieffekt ved at vedtage begge initiativer samtidigt.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 6. maj 2024 finansiering af en foranalyse af ramper, der skal øge fremkommeligheden under Tuborgvej til forhandlingerne om Budget 2025. Derudover er der til Budget 2025 blevet politisk bestilt et budgetnotat på en foranalyse af en gang- og cykelsti fra Utterslev Mose til Mimersparken under broen ved Tuborgvej langs S-banen til Klædemålet og gennem Lersøparken.

Indhold

I Budget 2023 blev der afsat midler til en udskiftning af vejbroen på Tuborgvej over S-banen. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 6. maj 2024, at broen skulle forlænges, så der var plads til at føre en cykelsti under broen langs banen. Dertil blev det også vedtaget, at gangtunnelen under Tuborgvej ved Bispebjerg Parkallé nedlægges til fordel for et stianlæg samme sted under broen.

Dette budgetnotat indeholder to initiativer. Initiativ 1 er en foranalyse, der skal undersøge mulighederne for at bygge ramper til det nye stianlægs under broen for at sikre en bedre fremkommelighed for cyklister og kørestolsbrugere.

Initiativ 2 er en foranalyse, hvori mulighederne for en cykelsti under Tuborgvej langs S-banen undersøges, så man kan cykle fra Utterslev Mose til Mimersparken.



Initiativ 1. Foranalyse af ramper under Tuborgvej

Med dette initiativ gennemføres en foranalyse af ramper ned under broen for at forbedre fremkommeligheden for cyklister og kørestolsbrugere. En foranalyse er nødvendig, da det er et kompliceret anlæg, da det er op af S-banen, og fordi forvaltningen vurderer, at det vil være nødvendigt med en totalændring af stationspladsen ved Emdrup Station.

Foranalysen omfatter følgende delelementer:

- Afdækning af tekniske forudsætninger.
- Afdækning af tekniske og pladsmæssige krav i forbindelse med ramperne.
- Udarbejdelse af anlægsoverslag og udgifter til den fremtidige drift af en rampe.
- Muligheder samt fordele og ulemper ift. forskellige rampe- og brokonstruktioner.
- Afklaring med Banedanmark ift. hvordan togforbindelserne (S-tog) kan opretholdes i anlægsperioden samt afklaring med DSB ift. tilkobling af stianlægget til Emdrup Station.
- Beskrivelse af økonomi- og risikovurdering.
- Afklaring af matrikulære forhold, ejerforhold og eventuelle ekspropriationer samt gennemførelse af interesseanalyser, herunder nabohøringer mv.
- Bæredygtighedsanalyser.

Det er ikke muligt at angive et præcist økonomisk estimat på en evt. cykelforbindelse, før resultaterne af foranalysen foreligger, men forvaltningen vurderer, at det vil koste mere end 50 mio. kr. at realisere ramperne.

Initiativ 2. Foranalyse på en cykelforbindelse fra Utterslev Mose til Lersøparken via banen mellem Tuborgvej og Klædemålet

Med dette initiativ gennemføres en foranalyse af en mulig cykel- og gangforbindelse mellem Emdrup Station og Lersøparken, hvor der i dag er en eksisterende Grøn Cykelrute, Nørrebro-ruten.

Foranalysen omfatter følgende delelementer:

- Kvalificering af linjeføring samt de nødvendige anlægstiltag, herunder mulige udfordringer og bindinger i lokalplaner og kommuneplanen.
- Afdækning af tekniske forudsætninger og krav, vurdering af mulig placering og udformning af en bro/hævning langs banen, vurdering af tilslutningsmulighederne samt trafik- og mobilitetsanalyser. Herudover forventet stibredde af hhv. cykel- og gangareal samt belysning.
- Afdækning af tekniske og pladsmæssige krav i forbindelse med rampen, der skal etableres nord for Tuborgvej, for at komme op i niveau ved Banebrinken, så stien kan videreføres ad Bispebjerg Parkallé. Derudover teknisk anlæg af sti mellem Tuborgvej over Klædemålet og videre langs S-banen for til sidst at blive forbundet med Nørrebro-ruten i Lersøparken.
- Udarbejdelse af anlægsoverslag inklusiv eventuelle udgifter til den fremtidige drift af en mulig broløsning langs banen. Muligheder samt fordele og ulemper ift. forskellige rampe- og brokonstruktioner, herunder undersøgelse af mulige tilkørsels-, belægnings- og belysningsforhold på en forhøjet bro tæt på S-banen.
- Afklaring med Banedanmark ift. hvordan togforbindelserne (S-tog) skal kunne opretholdes i anlægsperioden.
- Beskrivelse af økonomi- og risikovurdering.
- Afklaring af matrikulære forhold, ejerforhold og eventuelle ekspropriationer samt gennemførelse af interesseanalyser, herunder nabohøringer mv.
- Bæredygtighedsanalyser.

Det er ikke muligt at angive et præcist økonomisk estimat på en evt. cykelforbindelse, før resultaterne af foranalysen foreligger, men forvaltningen vurderer, at det vil koste mere end 100 mio. kr. at realisere en cykelforbindelse.



Foranalyserne koordineres med de forbindelser, der er beskrevet i de politisk godkendte kvarterplaner for Områdefornyelserne Bispebjerg Bakke og Skjolds Plads.

Foranalyserne forventes afsluttet i december 2025, og resultatet af foranalysen forelægges forventeligt Teknik- og Miljøudvalget primo 2026 forud for forhandlingerne om Budget 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Foranalyse af ramper under Tuborgvej</i>						
- Foranalyse af ramper under Tuborgvej	Anlæg	200	200			400
Initiativ 1 i alt		200	200	0	0	400
<i>Initiativ 2. Foranalyse på en cykelforbindelse fra Utterslev Mose til Lersøparken via banen mellem Tuborgvej og Klædemålet</i>						
- Foranalyse	Anlæg	600	1.400			2.000
Initiativ 2 i alt		600	1.400	0	0	2.000
Synergieffekt ved valg af begge foranalyser		-200	-200			-400
Udgifter i alt		600	1.400	0	0	2.000

Risikovurdering

Der er tale om en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	150	150			300	300*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	50	50			100	100*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	1.000			1.400	1.400*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200	400			600	600*
Synergieffekt ved begge initiativer	TMU	2000 - Ordinær anlæg	-200	-200			-400	
Anlægsudgifter i alt			600	1.400	0	0	2.000	2.000*



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☒	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Tuborgvej.									

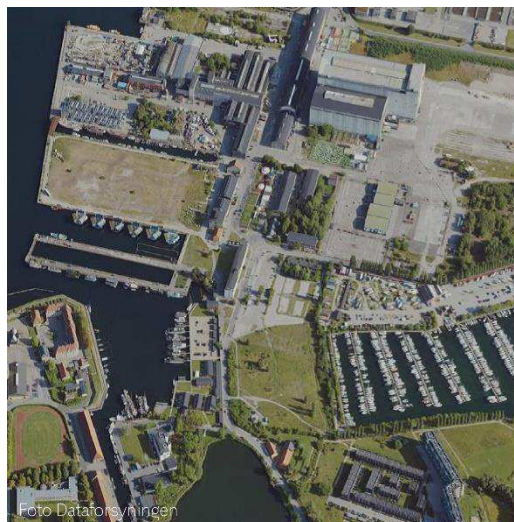
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM117 Sejlads for mindre motorbåde og kajakter syd for Refshaleøen, Foranalyse



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder en foranalyse af mulighederne for at lave en kanal, så det er muligt at sejle syd om Refshaleøen i mindre motorbåde og kajakter. Foranalysen undersøger foruden selve kanalen både vejbroer og stibroer over en eventuel kanal.

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en foranalyse af sejlads for mindre motorbåde og kajakter syd for Refshaleøen til Budget 2025.

Indhold

En kanal syd om Refshaleøen vil kunne skabe en alternativ og mere sikker forbindelse til Øresund for mindre motorbåde og kajakter (ikke for sejlbåde med mast), som ellers skal benytte Kronløbet, der også benyttes af store både og krydstogtskibe, når de, efter halvøen er anlagt, skal sejle nord om Lynetteholmen.

En foranalyse vil indeholde følgende:

- En afdækning af mulighederne for at placere en udgravningslinje til en kanal syd om Refshaleøen.
- Analyse af kanalens geometri med hensyn til trassering, bredde og dybde over hele dens længde.
- Analyse af behovet for opholds- eller anlægspladser m.m. langs kanalen for både og kajakter samt for adgangsveje langs kanalen.
- Analyse af relevante forhold omkring fredninger, herunder fortidsmindefredning m.v.
- Undersøgelse af omfanget af ledningsomlægning inkl. overslag over udgifter forbundet med omlægninger.
- En afdækning af de mest optimale broforbindelser til at forbinde vej- og stinettet hen over den nye kanal.
- Udarbejdelse af anlægsoverslag inklusive eventuelle udgifter til den fremtidige drift af kanal- og broforbindelser.
- Afdækning af risici i anlægsprojektet, fx lednings- og funderingsforhold, mulige udfordringer og bindinger i lokalplaner eller kommuneplanen.
- Matrikulære forhold og aftaler.



- Beskrivelse af fordele og ulemper, inklusive økonomi- og risikovurdering.
- Afklaring af nødvendige ejerforhold og eventuelle ekspropriationer samt gennemførelse af interessentanalyser, herunder nødvendige nabohøringer m.v.
- Bæredygtighedsanalyse, der skal kunne sammenlignes på tværs, hvis der i foranalysen bliver udarbejdet forskellige løsningsforslag.
- Visualisering af den eller de pågældende løsninger (bl.a. placering og udformning af kanal og broer).
- Undersøgelse af, hvordan man kan minimere risici for oversvømmelse, fx fra stormflode i Københavns kanal i tilfælde af højvandsstande.

Foranalysen forventes færdig i juni 2026, og dens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt medio 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Foranalyse	Anlæg	400	450			850
Udgifter i alt		400	450	0	0	850

Der er tale om en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	275	300			575	575*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	125	150			275	275*
Anlægsudgifter i alt			400	450	0	0	850	850*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐									
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐
Adresse									

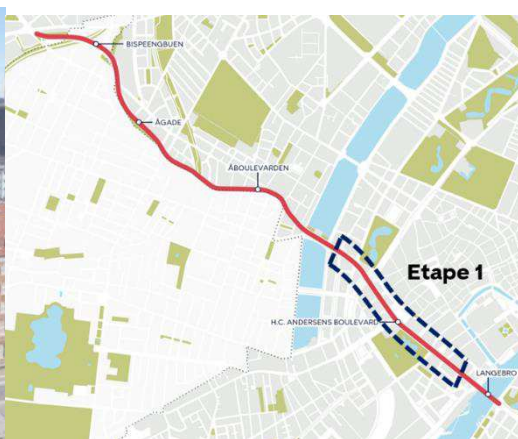
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM038 Den Grønne Boulevard



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	x
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet omhandler etape 1 af Den Grønne Boulevard, som er strækningen i Indre By mellem Jarmers Plads og Rysensteensgade. Projektet består af et idéoplæg for det potentielt fremtidige frigjorte areal på overfladen, som udarbejdes på baggrund af en borgerdialog. Derudover kan tilvælges yderligere undersøgelse af muligheder for byggeri på overfladen og/eller en afklaringsfase forud for igangsættelse af projektets etape 2.

- Initiativ. Idéoplæg og borgerdialog
- Tilvalg 1. Mulighed for byggeri på overfladen
- Tilvalg 2. Afklaringsfase forud for igangsættelse af projektets etape 2

Tilvalgene er afhængige af valg af initiativet, men kan vælges uafhængigt af hinanden.

Baggrund

Med Budget 2021 (BR 1. oktober 2020) blev der afsat i alt 4,5 mio. kr. til en foranalyse af Den Grønne Boulevard, der undersøger mulighederne for at nedgrave strækningen fra Bispeengbuen til Langebro med henblik på at skabe en grøn kile på overfladen. Foranalysen mandede ud i et hovedforslag bestående af en biltunnel mellem Borups Allé og Sørne samt en biltunnel mellem Jarmers Plads og Rysensteensgade, og i alt fire tunnelåbninger (til- og frakørsel). Ovenpå tunnellerne indsnævres vejen til ét spor i hver retning med mulighed for busbane, og der lukkes for gennemkørende biltrafik på to delstrækninger.

Foranalysen blev afrapporteret på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 27. november 2023, hvor det blev besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med det samlede projekt, der opdeles i to etaper: En "Indre By-etape" (etape 1), hvor de videre undersøgelser kan igangsættes nu, og en "Åboulevard-etape" (etape 2), som kan igangsættes senere.

Ved Overførselssagen 2023-2024 blev der vedtaget følgende hensigtserklæring:
"Parterne er enige om at se på idéoplæg og borgerdialog med henblik på at drøfte finansiering i forbindelse med Budget 2025."

Hensigtserklæringen blev besluttet i forbindelse med TM06 Den Grønne Boulevard – Etape 1, hvor der blev afsat 1,2 mio. kr. til finansiering af en reduceret og overordnet foranalyse vedrørende de videre skridt for realiseringen af Den Grønne Boulevard. Foranalysen skal konkretisere den geometriske udformning af ramper og kryds ved



tunnelenderne på H. C. Andersens Boulevard på strækningen ved henholdsvis Jarmers Plads og Rysensteensgade. Trafikafviklingen i anlægsfasen konkretiseres også yderligere. Foranalysen afrapporteres primo 2025, hvor behovet for yderligere analyse af anlægsteknikken for tunnel og ramper afklares nærmere.

Der er derudover politisk bestilt tilvalgsinitiativer vedr. mulighed for byggeri samt afklaringsfase forud for igangsættelsen af etape 2.

Indhold

Initiativet indeholder udvikling af ideoplæg vedr. udformning af det areal, der frigøres på overfladen på baggrund af borgerdialog. For at komme nærmere et realiserbart projekt for byrummet på Den Grønne Boulevard, etape 1 er der brug for at udarbejde en vision for udformningen af det areal, der med denne løsning bliver frigjort på overfladen.

Idéoplæg skal vise mulige scenarier for anvendelsen af arealet i et kommende byrum. Det vil sige hvilke mulige funktioner, der kunne etableres på arealet samt en vurdering af økonomien og tidsplanen for et fremtidigt byrumsanlægsprojekt. Idéoplægget udarbejdes på baggrund af en borgerdialog og forventes færdigt i december 2026 og forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2027 forud for forhandlingerne om Budget 2028.

Budgetnotatet indeholder desuden to mulige tilvalg. Det drejer sig om, at der kan arbejdes videre med mulighederne for byggeri på overfladen af Den Grønne Boulevard (tilvalg 1) og/eller foretages afklaringsfase for etape 2 af projektet (tilvalg 2).

Et kommende anlægsprojekt vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 2,3 mia. kr. for etape 1 (og ca. 9,2 mia. kr. for det samlede projekt for både etape 1 og etape 2). Estimaterne kvalificeres i forbindelse med idéoplægget.

Tilvalg 1. Mulighed for byggeri

Borgerrepræsentationen besluttede den 2. marts 2023, at foranalysen bestilt ved Budget 2021 skulle undersøge muligheden for byggeri på overfladen af Den Grønne Boulevard. I foranalysen vurderede rådgiver, at der er mulighed for byggeri på overfladen på etape 1 på op til to etager, uden at tunnelen forstærkes. Bygges der højere end to etager, skal tunnelen forstærkes derefter. Evt. byggeri vil optage plads på overfladen, og der vil dermed være mindre plads til grønt byrum.

Foranalysen viste, at det ikke vil give et økonomisk overskud til projektet at bygge på overfladen. Estimaterne er behæftet med stor usikkerhed, men viste indledningsvist, at to etagers byggeri kunne udløse en byggeretsværdi på ca. 110 mio. kr., mens et højere byggeri samlet set vil blive en omkostning, da prisen for at forstærke tunnelen til et højere byggeri overstiger en mulig byggeretsværdi.

Det kan i tilvalg til etape 1 arbejdes videre med byggeri på overfladen. Tilvalget vil indgå i det samlede projekt med ideoplæg og forventes færdigt i december 2026 og forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2027 forud for Budget 2028.

Tilvalg 2. Afklaringsfase forud for igangsættelsen af etape 2

Sideløbende med idéoplæg skal der udarbejdes et fælles beslutningsgrundlag med Frederiksberg Kommune for at kunne igangsætte etape 2. Det kan fx være en fælles indstilling mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om at igangsætte etape 2 af Den Grønne Boulevard i et samarbejde.



Det kan med fordel ske medio 2025, når Analyse af rørlagte åløb er afrapporteret primo 2025, og der dermed foreligger en undersøgelse af, hvordan Ladegårdsåen/Ny Ladegårdså vil kunne indgå i et evt. byrum på overfladen af Åboulevarden i det videre arbejde med Den Grønne Boulevard.

Medio 2025 vil dialogen mellem København, Frederiksberg og staten være påbegyndt ift. en videre proces for Bispeengbuen. Udfaldet af dialogen, fx i form af en fælles indstilling mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, fremlægges ultimo 2025. Herefter kan en finansiering af etape 2 indgå i senere budgetforhandlinger.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2024 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Idéoplæg og borgerdialog</i>						
Idéoplæg og borgerdialog	Anlæg	1.040	2.920	200		4.160
Initiativ i alt		1.040	2.920	200	0	4.160
<i>Tilvalg 1. Mulighed for byggeri</i>						
Tekniske undersøgelser og forslag i idéoplæg	Anlæg	500	1.050	150		1.700
Tilvalg 1 i alt		500	1.050	150	0	1.700
<i>Tilvalg 2. Afklaringsfase mod etape 2</i>						
Afklaringsfase mod etape 2	Anlæg	300	200			500
Tilvalg 2 i alt		300	200	0	0	500
Udgifter i alt		1.840	4.170	350	0	6.360

Klima

Indsatsen i budgetnotatet har ikke i sig selv en effekt på CO₂, men det endelige fysiske anlægsprojekt i etape 1 og 2 estimeres pt. at have et CO₂-aftryk på ca. 235.000-391.000 ton CO₂e.

Risikovurdering

Der er tale om idéoplæg og analyser/undersøgelser, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
Projektering, initiativ 1	TMU	2000 – Ordinær anlæg	400	2.220			2.620	2.620*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 – Ordinær anlæg	640	700	200		1.540	1.540*



Projektering, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	300	900			1.200	1.200*
Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200	150	150		500	500*
Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	300	200			500	500*
Anlægsudgifter i alt			1.840	4.170	350	0	6.360	6.360*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Fra Gyldenløvesgade efter søerne til Rysensteensgade									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Med Budget 2021 blev der afsat i alt 4,5 mio. kr. til en foranalyse af Den Grønne Boulevard, der undersøger mulighederne for at nedgrave strækningen fra Bispeengbuen til Langebro med henblik på at skabe en grøn kile på overfladen, inklusive 0,5 mio. kr. til en efterfølgende dialogproces, der skal give input til en vision for det frigjorte areal på overfladen.

I Overførselssagen 2023-2024 blev der afsat 1,2 mio. kr. til dele af den udvidede foranalyse. Denne skal konkretisere den geometriske udformning af ramper og kryds og konkretisere trafikafviklingen i anlægsfasen. Den udvidede foranalyse forventes afleveret til Teknik- og Miljøudvalget primo 2025.

(1.000 kr., løbende p/l)	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Budgetaftale 2021	120	1.860	2.220	620		4.820
Overførselssagen 2023-2024					1.200	1.200
Afsatte midler i alt	120	1.860	2.220	620	1.200	6.020

Henvisninger

[Afrapportering af Foranalyse af Den Grønne Boulevard](#) (TMU 27.11.23).

[Resumérapport, Foranalyse af Den Grønne Boulevard, COWI 2023.](#)



TM159 Overdækning af Helsingør- og Øresundsmotorvejen, tekst

Resumé

Dette budgetnotat indeholder en hensigtserklæring om at henvise finansiering af det videre arbejde med overdækning af Helsingør- og Øresundsmotorvejen, jf. resultater af den igangværende undersøgelse og foranalyse, til senere forhandlinger.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt en hensigtserklæring vedr. at gøre opmærksom på ønsket om overdækning af hhv. Helsingør- og Øresundsmotorvejen og at forpligtige aftaleparterne til at afsætte midler på senere tidspunkt, når det er relevant ift. de igangsatte analyser og undersøgelser.

Indhold

Til forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024 blev der afsat 2,0 mio. kr. til en foranalyse af mulighederne for overdækning af Helsingørmotorvejen. Resultaterne af foranalysen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2025 mhp. at kunne indgå i forhandlingerne om Budget 2026.

Til forhandlingerne om Budget 2024 blev der afsat 2,2 mio. kr. til videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen. Resultaterne af undersøgelsen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2025 mhp. at kunne indgå i forhandlingerne om Budget 2027.

Forslag til hensigtserklæring:

"Parterne er enige om at arbejde videre med mulighederne for overdækning af hhv. Helsingør- og Øresundsmotorvejen. Finansiering heraf henvises til senere forhandlinger med udgangspunkt i resultaterne af de igangværende analyser. På linje med den delanalyse, der er foretaget af Øresundsmotorvejen, skal der kigges på alternativer til overdækning, herunder støjskærme, mv."

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

TM098 Helhedsplan for en grøn omdannelse af Kigkurren



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder udarbejdelse af en helhedsplan for en grøn omdannelse af området omkring Kigkurren. Helhedsplanen skal bygge på en foranalyse, som koordineres med Trafikplan Amager samt bl.a. afdækker bilparkeringskapaciteten og afklarer om klimatilpasningstiltag i området kan indtænkes.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 10. juni 2024 finansiering af en grøn helhedsplan for Kigkurren til forhandlingerne om Budget 2025. Der er endvidere politisk bestilt budgetnotat om samme initiativ.

Indhold

I foranalysen undersøges forudsætninger og muligheder for at omdanne Kigkurren, Snorresgade og Sturlasgade til grønne byrum, der samtidigt bliver en gennemgående grøn forbindelse mellem Havneparken og Amager Fælled. Kigkurren er i dag kendetegnet af en brostensbelægning med bilparkeringskapacitet i begge sider samt i midten. Snorresgade og Sturlasgade er asfalterede med bilparkeringskapacitet i siderne. Området fremstår generelt med en lav grad af bynatur og uden mulighed for offentligt tilgængeligt ophold.

Foranalysen vil indeholde:

- Undersøgelse af planmæssige bindinger og trafikale forhold.
- Afdækning af både offentlig og privat bilparkeringskapacitet.
- Registrering af fysiske forhold, herunder egenartsanalyse, afvandingsforhold (regnvand), lednings- og geologiske forhold samt vurdering af eksisterende træer og anden bynatur samt opholdsmuligheder.
- Afdækning og koordinering med eksisterende udviklingsplaner og projekter, herunder Trafikplan Amager (forventet fremlagt medio 2026).
- Afdækning af mulige synergier ved evt. andre af forvaltningens projekter i området.
- Udarbejdelse af en helhedsplan med forskellige løsningsscenarier for omdannelsen og afdækning af konsekvenser for blandt andet bil- og cykelparkering og trafikforhold.
- Udarbejdelse af en koordineret og estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for helhedsplanens løsningsscenarier.

Et kommende anlægsprojekt vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 25-40 mio. kr. Estimatet kvalificeres i forbindelse med foranalysen.

Udarbejdelsen af foranalyse og helhedsplan vil ske i samarbejde med Amager Vest Lokaludvalg og Islands Brygge Lokalråd, der i januar 2024 har udgivet visionen "Den



Grønne Genvej" for projektområdet. Derudover vil borgere, grundejere, virksomheder og institutioner i området blive inddraget. Dertil indgås dialog med relevante interesseorganisationer og myndigheder, fx politiet, HOFOR, Movia, Dansk Handicapforbund med flere.

Helhedsplanen skal koordineres med de igangværende byggeprojekter på Artillerivej 69H, hvor der løbende frem mod 2027 opføres en række institutioner, en skolehave og en grøn kile mellem Artillerivej og Amager Fælled.

Foranalysen og helhedsplanen forventes afsluttet i maj 2026, og vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2026, med henblik på at udarbejde et budgetnotat til Budget 2027 om anlægsmidler til én eller flere løsninger fra planen.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styringsområde	2025	2026	2027	2028	I alt
Udarbejdelse af helhedsplan	Service	1.050	550			1.600
Udgifter i alt		1.050	550	0	0	1.600

Risikovurdering

Initiativet vurderes ukompliceret, og der er derfor ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Foranalyse	TMU	1000 - Ordinær drift	1.050	550			1.600
Service i alt			1.050	550	0	0	1.600

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☒		
Adresse		Kigkurren, Snorresgade og Sturlasgade									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Den Grønne Genvej: [Kigkurren Vision og Byrumskoncept - Pixibog](#)
([islandsbryggeslokalraad.dk](#))

TM033 Indkørselsforbud ved skoler og institutioner



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Med dette budgetnotat etableres tryghedszoner med tidsbestemt indkørselsforbud for motorkøretøjer typisk i tidsrummet 7.30-8.30 ved op til 30 skoler i København.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på deres møde den 11. marts 2024 finansiering af indkørselsforbud omkring 30 skoler og institutioner til forhandlingerne om Budget 2025.

I Budget 2021 blev der afsat midler til en bydækkende screening af alle ca. 130 skoler i København for at vurdere muligheden for at etablere tidsbestemte indkørselsforbud for motorkøretøjer i forbindelse med mødetid om morgenen. Af de 130 skoler i København udpegede screeningen ca. 70 skoler, hvor det er muligt at etablere indkørselsforbud i større eller mindre zoner. Med Budget 2021 blev der afsat midler til 10 skoler. Med Budget 2024 blev der afsat midler til 30 skoler mere. For at realisere det fulde potentiale, som screeningen identificerede, indeholder dette initiativ finansiering til at etablere tryghedszoner ved de resterende 30 skoler.

Indhold

Med initiativet etableres indkørselsforbud for motorkøretøjer ved op til 30 skoler, hvor der er potentiale for at etablere tryghedszoner. Erfaringerne fra de etablerede tryghedszoner er, at tiltaget har positiv effekt. Indkørselsforbuddet overholdes ikke 100 %, men skoler og institutioner i områderne melder, at færre kørende og parkerede biler på skolevejen har givet mere trygge og rolige ankomstforhold for de mange børn, der ankommer til fods og på cykel til skole og institutioner i områderne.

Zonerne etableres i tæt dialog med lokaludvalg, skoler, institutioner og erhverv i områderne. Det for at indrette zonerne, så de bedst muligt kan tilgodese de forskellige lokale behov og interesser i området. Tidsrummet er typisk 7.30-8.30, men fastsættes i dialog med skoler og under hensyntagen til de øvrige lokale behov fra institutioner, boliger og erhverv.

Ved enkelte veje ind i zonerne tillades beboerkørsel, da skolens naboer skal have vejadgang døgnet rundt. Ved enkelte vejadgange tillades også arbejdskørsel for at sikre, at elever med funktionsnedsættelser, der har bevilget befordring, kan blive kørt ind til skole og institutioner i handicapbus eller taxi, samt at anden arbejdskørsel i området har vejadgang. Derudover er det muligt at undtage trafikanter med særlige behov fra indkørselsforbuddet. Dette for at tilgodese børn og forældre med funktionsnedsættelser,



hvor fremmøde i skolen er betinget af, at børnene bliver kørt helt ind til skolen i privat bil. Denne ordning anvendes ved vurdering af konkret behov ved de enkelte skoler og institutioner.

Hvor det vurderes relevant, kan der i forbindelse med etablering af indkørselsforbud samtidigt etableres tidsbestemt standsnings- og parkeringsforbud på vejene omkring skole og institutioner for at sikre bedre oversigtforhold for gående og cyklende og nemmere adgang til cykelparkeringsfaciliteter ved skolen. I overvejelser om eventuel etablering af parkerings-/standsningsforbud i skoletiden tages der højde for, at skolens naboer ikke hindres i at komme frem til deres bopæl.

23 af de potentielle skoler i screeningen er omkranset af private fællesveje. Her er der lovkrav om at gennemføre høring af matrikelejerne på de berørte veje og orientere om afgørelse. Projektet indeholder derfor midler til dette.

Erfaringen med etablering af zonerne er, at der ofte er ønsker lokalt om at inddrage flere veje, end der er lagt op til i screeningen, og der kan være behov for mindre tilpasninger af zonerne efter etablering, fx pga. u hensigtsmæssig afsætningsadfærd i bil i kanten af tryghedszonen. Der sættes midler af til at finansiere omkostninger til ekstra skiltning og genhøring på private fællesveje, hvis der lokalt er ønske om udvidelse af zonen, eller der er behov for at tilpasse zonen, og forvaltningen samtidigt vurderer, at det er hensigtsmæssigt i forhold til den øvrige trafikafvikling på tilstødende veje i området.

Skiltning af indkørselsforbud kan gennemføres for mellem 30.000 kr. og 130.000 kr. pr. skole. Prisen afhænger af vejnettet omkring skolerne og hvor mange skilte, der skal opsættes. Udgifterne indeholder foruden omkostninger til opsætning af skilte også midler til indledende vurdering og dialog med skoler og institutioner.

Indsatsen koordineres med Københavns Politi. De sikrer håndhævelse af indkørselsforbud, når zonerne etableres, og laver løbende opfølgning og kontrol ved de skoler, hvor forvaltningen får henvendelser fra skoler, institutioner og borgere om manglende efterlevelse af indkørselsforbuddet.

Hvis der ved enkelte skoler og institutioner viser sig at være hindringer for at etablere tryghedszone, anvendes de afsatte midler til at finansiere andre mindre tiltag, der kan gøre det mere trygt og sikkert at ankomme til fods, såsom ensretning af veje, etablering af krydsningspunkter for fodgængere eller andre typer af adfærdsdesign, der guider eleverne til trygt og sikker krydsning af veje m.m.

Der laves løbende erfaringsopsamling med de berørte skoler, institutioner og Københavns Politi samt undersøgelse af elevernes transportvaner og oplevede tryghed før og efter etablering af tryghedszonerne i 2026, 2028 og 2030.

Initiativet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2028. Der gennemføres en eftermåling i 2030.

Midler til afledt drift går til drift af øget skiltemængde, inklusive graffiti afrensning, fjernelse af klistermærker, udskiftning af tavler og udskiftning af nedslidte skilte/standere.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om fremdrift i tiltaget ultimo 2025, 2026, 2027 og 2028 og orienteres desuden om projektets samlede resultater ultimo 2030.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
- Ekstern transportundersøgelse	Anlæg						275	275
- Udførsel	Anlæg	390	390	390	390			1.560
- Planlægning og dialog	Anlæg	281	281	751	751			2.064
Afledt drift og vedligehold	Service		27	54	108	108	108	405
Udgifter i alt		671	698	1.195	1.249	108	383	4.304

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er ukompliceret, og der er ikke særlige risici forbundet med det. Der er derfor ikke sat midler af til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Der forventes ikke betydelige reducerede indtægter fra betalingsparkering, da parkeringsforbuddet er tidsbegrænset til få timer om dagen.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering og udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	390	390	390	390		275	1.835	1.835*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	281	281	751	751			2.064	2.064*
Anlægsudgifter i alt			671	671	1.141	1.141	0	275	3.899	3.899*
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift		27	54	108	108	108	405	
Afledte serviceudgifter i alt			0	27	54	108	108	108	405	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse											

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEO/ByK/KEID		X



Tidligere afsatte midler

I Budget 2021 blev der afsat 0,4 mio. kr. til screening af alle skoler i Københavns Kommune og etablering af tidsbestemt indkørselsforbud ved 10 skoler. Ved Overførselssagen 2021-2022 blev der afsat 0,4 mio. kr. til at etablere tidsbestemte standsnings- og parkeringsforbud i skoletiden i tilknytning til indkørselsforbud ved skoler. I Budget 2024 er der afsat 3,8 mio. kr. til etablering af tidsbestemt indkørselsforbud omkring 30 skoler.

1.000 kr., løbende p/l	2021	2022	2023	2024
Budgetaftale 2021	400			
Overførselssagen 2021-2022	400			
Budgetaftale 2024				3.822
Afsatte midler i alt	800	0	0	3.822

Bilag

Bilag 1. Resultat af screening af skoler

Bilag 1 - Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

Gennemførte indkørselsforbud

Peder Lykke Skolen	Amager Vest
Skolen ved Sundet	Amager Øst
Gerbrandskolen	Amager Øst
Lundehusskolen	Bispebjerg
Al Quds Skole	Bispebjerg
Korsager Skole	Brønshøj-Husum
Vigerslev Allé Skole	Valby
Vanløse Privatskole + Behandlingsskolerne	Vanløse
Vesterbro Ny Skole	Vesterbro
Vibenshus Skole	Østerbro

Bilag 1 - Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

Postiv Screening

Sct. Annæ Skole	Amager Vest
Ørestad Friskole	Amager Vest
Skolen på Amagerbro	Amager Øst
Sundbyøster Skole	Amager Øst
Lergravsparkens Skole - storskole	Amager Øst
Lergravsparkens Skole	Amager Øst
Amager Lille Skole	Amager Øst
Grøndalsvængets Skole	Bispebjerg
Tagensbo Skole	Bispebjerg
Al Hilal Skolen	Bispebjerg
Al Huda Skolen	Bispebjerg
Bjørns Internationale Skole	Bispebjerg
International School of Hellerup	Bispebjerg
Københavns Skole- og Idrætsakademi	Bispebjerg
Lygten Skole – Københavns Kristne Friskole	Bispebjerg
Ryparken Lille Skole	Bispebjerg
Sjællands Privatskole	Bispebjerg
Svanevej Privatskole	Bispebjerg
Bellahøj Skole	Brønshøj-Husum
Husum Skole	Brønshøj-Husum
Den lille skole i København	Brønshøj-Husum
Den Classenske Legatskole	Indre By
Øster Farimagsgade Skole	Indre By
Christianshavns Døttreskole	Indre By
Det Kgl. Vajsenhus Skole	Indre By
Krebs Skole	Indre By
Guldborg Skole	Nørrebro
Rådmandsgades Skole	Nørrebro
Nørrebro Lille Skole	Nørrebro
Det Frie Gymnasiums Grundskole	Nørrebro
DIA Privatskole	Nørrebro
Fensmarksskolen	Nørrebro
Frederiksgård Skole	Nørrebro
Hanssted Skole	Valby
Kirsebærhavens Skole	Valby
Sankt Annæ Gymnasium	Valby
Byens Skole	Valby
Kildeskolen	Valby
Salix Skole	Valby
Damhusengens Skole	Vanløse
Rødkilde Skole	Vanløse
Kirkebjerg Skole	Vanløse
Jinnah International School	Vanløse
Vanløse Friskole (Livets Skole)	Vanløse
Bavnehøj Skole	Vesterbro
Oehlenschlägersgades Skole	Vesterbro
Tove Ditlevsens Skole del 1	Vesterbro
Tove Ditlevsens Skole del 2	Vesterbro
European School Copenhagen	Vesterbro
Børneuniversitetet - Engskolen	Vesterbro
Copenhagen City School - Mariendal Friskole	Vesterbro
Hay Skolen	Vesterbro
Mariendal Friskole	Vesterbro
Engskolen	Vesterbro
Langelinieskolen - Indskoling	Østerbro
Langelinieskolen - Overbygning	Østerbro
Nørre Fælled Skole	Østerbro
Sortedamskolen	Østerbro
Strandvejsskolen - Østerbro Lilleskole	Østerbro
Niels Steensens Gymnasium	Østerbro

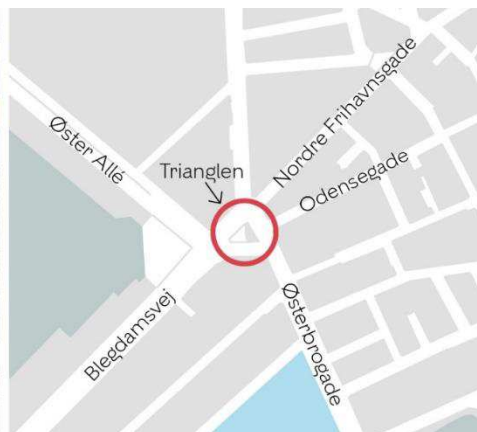
Bilag 1 - Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

Negativ Screening

Amager Fælled Skole	Amager Vest
Dyvekeskolen	Amager Vest
Højdevangens Skole	Amager Vest
Kalvebod Fælled Skole	Amager Vest
Skolen på Islands Brygge	Amager Vest
Ørestad Skole	Amager Vest
Skolen i Peter Vedels Gade	Amager Vest
Amager Internationale Skole	Amager Øst
Den Grønne Friskole	Amager Øst
Filipskolen – Hovedstadens Privatskole	Amager Øst
Landsbyskolen	Amager Øst
Rudolf Steiner Skolen KBH	Amager Øst
Øresunds Internationale Skole	Amager Øst
Holbergskolen	Bispebjerg
Utterslev Skole	Bispebjerg
Den dansk-franske Skole	Bispebjerg
Verdensbørn Grundskole	Bispebjerg
Skolen i Charlotttegården	Bispebjerg
Brønshøj Skole	Brønshøj-Husum
Tingbjerg Heldagsskole	Brønshøj-Husum
Christianshavns Skole	Indre By
Nyboder Skole	Indre By
Sølvgades Skole	Indre By
Bording Friskole	Indre By
Den Frie Fakkell	Indre By
Insititut Sankt Joseph	Indre By
Læseskolen v/Den Kgl. Ballet	Indre By
N. Zahles Gymnasieskole – grundskolen	Indre By
N. Zahles Seminariskole – grundskolen	Indre By
Skt. Petri Skole	Indre By
Øbro Fri Skole	Indre By
Blågård Skole	Nørrebro
Nørrebro Park Skole	Nørrebro
Sankt Ansgar Skole	Nørrebro
Lykkebo Skole	Valby
Valby Skole	Valby
Ålholm Skole	Valby
Freinetskolen Trekronergade	Valby
Freinetsskolen Valby Langgade	Valby
Frejaskolen	Valby
Katrinedal Skole	Vanløse
AHI International School	Vanløse
Frederikshøj	Vanløse
Ellebjerg Skole	Vesterbro
Gasværksvejens Skole	Vesterbro
Skolen i Sydhavnen	Vesterbro
Al Hikma Skole	Vesterbro
Strandparksskolen	Vesterbro
Heibergskolen	Østerbro
Kildevældsskolen	Østerbro
Randersgade Skole	Østerbro
Skolen på Strandboulevarden	Østerbro
Carolineskolen	Østerbro
Copenhagen International School	Østerbro
Ingrid Jespersens Gymnasieskole	Østerbro
Øresundsskolen	Østerbro
Basen Skole	Østerbro

TM129 Foranalyse af trafikal fredeliggørelse og begrønning af Trianglen



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en foranalyse, som skal afdække mulighederne for at omdanne Trianglen til et nyt og grønnere byrum. Foranalysen skal analysere de trafikale og byrumsmæssige forhold samt afsøge muligheden for at lukke Odensegade for biltrafik.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 er bestilt et budgetnotat om en foranalyse af omdannelse af Trianglen. Dette på baggrund af budgetønske fra Østerbro Lokaludvalg.

Indhold

Trianglen er i dag præget af at være opdelt af veje på alle sider, hvilket efterlader en "ø" i midten med lidt torveliv, men ellers bruges byrummet primært til gennemgang og som stoppested for busser. Indførslen af Bynet 2019 inkl. metrostationen ved Trianglen har medført færre buslinjer i København, og dermed er der nu et ledigt vejareal på Trianglen, hvor der tidligere var en separat busbane. Dette areal ønsker Østerbro Lokaludvalg inddraget til en pladسدannelse.

Inden en omdannelse af Trianglen er det nødvendigt at udarbejde en foranalyse af de trafikale og byrumsmæssige forhold. Foranalysen skal analysere den nuværende trafik- og busafvikling på Trianglen og komme med løsningsforslag til, hvordan det fremtidige bus- og trafikflow vil se ud ved en pladsomdannelse, herunder beskrive konsekvenser for antallet af parkeringspladser.

Foranalysen skal derudover afdække muligheder for at omdanne Trianglen, så der skabes et bedre byrum med mere opholdsareal, flere træer og stillingtagen til cykelparkering samt bedre krydsningsmuligheder. Derudover skal analysen afsøge muligheden for at lukke Odensegade for biltrafik.

Foranalysen udarbejdes i samarbejde med lokaludvalget og skal desuden inddrage det visionsoplæg, som lokaludvalget har leveret. Foranalysen vil munde ud i et dispositionsforslag for Trianglen med tilhørende anlægsoverslag.

Et kommende anlægsprojekt vil forventeligt have estimerede anlægsomkostninger på 15-40 mio. kr. Estimatet kvalificeres i forbindelse med foranalysen.

Foranalysen forventes afsluttet i april 2026.



Teknik- og Miljøudvalget forventes at blive forelagt foranalysens resultater i 2. kvartal 2026 forud for forhandlingerne om Budget 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Foranalyse	Anlæg	750	750			1.500
Udgifter i alt		750	750	0	0	1.500

Risikovurdering

Der er tale om en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	500			1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	250	250			500	500*
Anlægsudgifter i alt			750	750	0	0	1.500	1.500*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☒	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Trianglen									

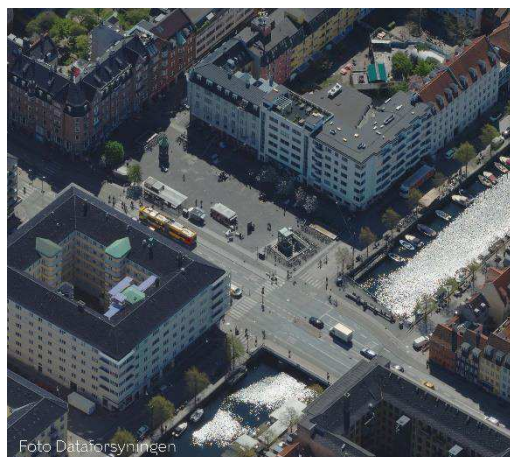
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM044 Indbydende indretning af Christianshavns Torv – foranalyse



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	X
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en foranalyse på en indbydende indretning af Christianshavns Torv.

Baggrund

Der blev ved Overførselssagen 2023-2024 vedtaget følgende hensigtserklæring:
"Parterne er enige om at fremme en ny og indbydende indretning af Christianshavns Torv med henblik på at skabe et rart og indbydende miljø, der inviterer til flere aktiviteter. Tiltaget skal koordineres med det vedtagne projekt om forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade, så der sikres en helhedsorienteret løsning for områdets beboere. Finansiering henvises til forhandlingerne om Budget 2025".

Indhold

Christianshavns Torv ligger centralt på Christianshavn. Torvet strækker sig fra hjørnet af Torvegade og Overgaden Oven Vandet til hjørnet af Christianshavns Torv og Dronningensgade til kanalen – et areal på ca. 3.800 m². Christianshavns Torv består af en åben plads belagt med chaussesten, et mindre antal træer, opholdspladser, et offentligt toilet, metroforplads, busstoppesteder og cykelparkering. På torvet står tre granitskulpturer og en gammel telefonkiosk, og der er ofte opstillet markedsboder på torvet.

Foranalysen skal undersøge mulighederne for en ny indretning af Christianshavns Torv, så torvet bliver mere indbydende med flere opholdsmuligheder, flere træer og anden beplantning, og som inviterer til flere aktiviteter.

Foranalysen vil:

- Undersøge planmæssige bindinger.
- Registrere fysiske forhold, herunder egenartsanalyse, vandforhold (regnvand og skybrud), jordforhold, lednings- og geologiske forhold samt vurdering af eksisterende træer og anden bynatur samt opholdsmuligheder.
- Udarbejde forskellige løsningsscenarier for en fremtidig indretning af torvet.
- Afdække konsekvenser for træer samt konsekvenser for bil- og cykelparkering.
- Udarbejde estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for løsningsscenarierne.

Foranalysen vil tage afsæt i ønsker fra foreningen Christianshavns Torvenetværk og Christianshavns Lokaludvalg og udarbejdes yderligere med inddragelse af andre



relevante interessenter, herunder lokale borgere, virksomhedsejere, Socialforvaltningen, Metroselskabet med flere.

Foranalysen skal koordineres med øvrige planer og projekter i området, herunder projektet "Torvegade, Cykelfremkommelighed".

Foranalysen forventes afsluttet i maj 2026, og resultaterne af foranalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt medio 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Foranalyse	Anlæg	450	300			750
Foranalyse i alt		450	300	0	0	750

Risikovurdering og proces

Der er tale om en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	250	150			400	400*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200	150			350	350*
Finansposter i alt			450	300	0	0	750	750*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Christianshavns Torv									

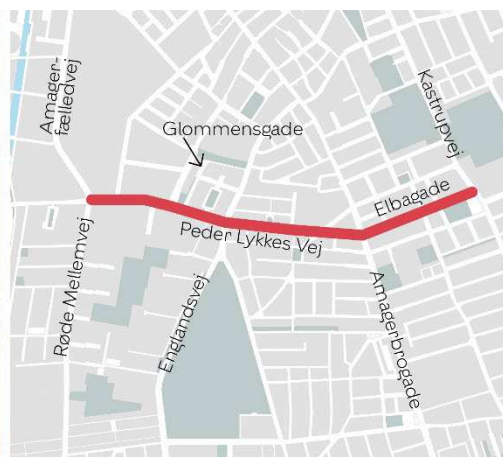
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM125 Fra Fælled til Strand - etape 1



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder fem initiativer til at realisere første etape af en sammenhængende grøn forbindelse på tværs af Amager med udgangspunkt i visionsplanen "Amarlinie - Fra Fælled til Strand".

- Initiativ 1. Foranalyse af Elbagade
- Initiativ 2. Trafikforsøg på Peder Lykkes Vej (mellem Englandsvej og Amagerbrogade)
- Initiativ 3. Flytning af cykelsti på Peder Lykkes Vej (mellem Glommensgade og Englandsvej)
- Initiativ 4. Nedlæggelse af parkering på nordlig side af Peder Lykkes Vej (mellem Amagerfælledvej og Englandsvej)
- Initiativ 5. Nedlæggelse af parkering på sydlig side af Peder Lykkes Vej (mellem Amagerfælledvej og Englandsvej)

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM049	Ja
TM128	Ja

Initiativerne kan vælges uafhængigt af hinanden.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 10. juni 2024 finansiering af Fra Fælled til Strand til forhandlingerne om Budget 2025.

Visionsplanen "Amarlinie - Fra Fælled til Strand" blev offentliggjort i marts 2023.

Visionsplanen er skabt i samarbejde mellem Områdefornyelse Sundby, lokale borgere og tegnestuen Cobe.

Indhold

Amager er præget af forbindelser på langs, som henvender sig ind mod Indre by i en nord-sydgående retning, mens der mangler gode forbindelser på tværs i en øst-vestgående retning. Med visionsplanen Amarlinie - Fra Fælled til Strand vises, hvordan der kan skabes en grøn, sammenhængende forbindelse, der løfter forholdene for biodiversitet, grønne opholdssteder og de bløde trafikanter i en øst-vestgående retning. Ruten skaber et tre km langt sammenhængende grønt forløb på tværs af Amager, som forbinder Amagers to store naturværdier Amager Fælled i vest og Amager Strandpark i øst.

Hele ruten omfatter følgende veje (fra vest mod øst): Grønjordsvej, Peder Lykkes Vej, Elbagade og Italiensvej. Dette budgetnotat behandler etape 1 af Fra Fælled til Strand, hvilket omfatter initiativer på Peder Lykkes Vej og Elbagade. Disse strækninger er valgt til



etape 1, fordi disse aktuelt rummer de største trafikale udfordringer. Derfor vurderes det, at der vil opnås den største umiddelbare gevinst ved at løse disse først.

Initiativ 1. Foranalyse af Elbagade

Med initiativ 1 udarbejdes en foranalyse af Elbagade. Forvaltningen vurderer, at det er nødvendigt for at belyse mulighederne for at fjerne bustrafikken fra Elbagade og/eller ensrette gaden med henblik på at etablere cykelbaner, skabe grønne byrum og bevare mest mulig parkering på Elbagade. Foranalysen skal desuden undersøge muligheder for at skabe en god forbindelse for cyklister, der skal krydse Kastrupvej for at bevæge sig mellem Elbagade og Italiensvej. Foranalysen vil blive gennemført i dialog med lokale interessenter, bl.a. Amager Vest Lokaludvalg, grundejerforeninger og skoler.

Elbagade er en kommunal vej uden cykelbaner, som ligger mellem Amagerbrogade og Kastrupvej. Fraværet af cykelbaner kombineret med vinkelret parkering på gaden giver anledning til farlige situationer, da parkerede biler bakker ud på kørebanen, hvor cyklisterne kører. Der kører desuden tung trafik på gaden i form af bl.a. busser.

De eksisterende forhold på Elbagade med tung bustrafik og kørsel i begge retninger gør, at det ikke er muligt at anlægge cykelbane, uden at man samtidig er nødt til at nedlægge et betydeligt antal parkeringspladser på strækningen. Der er på strækningen målt en parkeringsbelægning på over 100 % efter klokken 17.00.

I Visionsplanen Amarlinie – Fra Fælled til Strand er vist en løsning på Elbagade, hvor gaden ensrettes og en betydelig del af parkeringspladserne nedlægges. Denne løsning giver mest mulig plads til at etablere et grønt forløb på gaden. Teknik- og Miljøudvalget vil i forbindelse med foranalysens resultater blive præsenteret for to løsninger: en løsning hvor man søger at bevare flest muligt parkeringspladser og en løsning hvor man søger at skabe mest mulig plads til et grønt forløb på gaden.

Foranalysens resultater vil forventeligt blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2026 forud for forhandlingerne om Budget 2027.

Initiativet er gensidigt udelukkende med TM049 Cykelbaner på Elbagade, som er bestilt specifikt på etablering af cykelbaner på Elbagade. Foranalysen i dette budgetnotat har til formål at afdække et bredere spektrum af løsninger.

Initiativ 2. Trafikforsøg på Peder Lykkes Vej (mellem Englandsvej og Amagerbrogade)

Med initiativet gennemføres et trafikforsøg med begrænsning af biltrafik og etablering af cykelgade på Peder Lykkes Vej mellem Englandsvej og Amagerbrogade. For at initiativet kan gennemføres, sættes der et halvt årsværk af til at stå for udvikling af projektet, inddragelse af borgere og evaluering af projektet. På baggrund af en indledende trafikalt analyse udarbejdes et forsøg med begrænsning af biltrafik (fx gennem indkørselsforbud for motorkøretøjer, hel eller delvis ensretning og nedlæggelse af parkeringspladser) i en forsøgsperiode på op til et år. I forsøgsperioden etableres en midlertidig cykelgade, og de trafikale konsekvenser på det omkringliggende vejnet afdækkes.

Det undersøges også, hvorvidt det er nødvendigt, at strækningen overgår fra privat fællesvej til offentlig vej. På baggrund af forsøget udarbejdes et forslag til permanent begrænsning af biltrafik og anlægsmæssige forbedringer for cyklister og gående på strækningen. Et projektforslag med permanent ensretning samt anlægsmæssige forbedringer kan først etableres, når der er foretaget en trafikalt vurdering af konsekvenserne for projektet.



Peder Lykkes Vej fra Englandsvej til Amagerbrogade er en forholdsvis smal vej uden cykelbaner, hvor der i dag er tilladt kørsel i begge retninger. Strækningen fra Vatnavvej og frem til Amagerbrogade er privat fællesvej. Vejen er en skolevej, og forvaltningen har været i dialog med privatskolen Sankt Annæ Skole, der oplever utryghed på vejen i morgen- og eftermiddagstrafikken. Det forventes, at der vil komme flere cyklister på strækningen i takt med, at der skabes øvrige forbedringer på ruten, som omfatter Amarlinie – Fra Fælled til Strand.

Inden forsøget kan igangsættes, skal der opnås samtykke fra Københavns Politi, og der skal gennemføres en høring og træffes afgørelse over for vejejerne, vejberettigede grundejere og andre berørte parter.

Peder Lykkes Vej er en privat fællesvej, hvilket betyder, at kommunen hverken ejer eller vedligeholder vejen. Trafikforsøget kan dog udføres, da Peder Lykkes Vej er en skolevej. I forbindelse med forsøget gennemføres en trafiktælling med nummerpladeregistrering. Hvis tællingen viser, at mere end 50 % af den motorkørende trafik på vejen er gennemkørende, har kommunen pligt til at overtage vejen til offentlig vej, hvis ikke den gennemkørende trafik kan bringes under 50 %. Overtagelse til offentlig vej vil medføre yderligere omkostninger til drift og vedligehold fremover.

Resultaterne af trafikforsøget forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2026. Samtidig forelægges et forslag til eventuel permanent løsning inkl. anlægstiltag på strækningen.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller antallet af cykelparkeringspladser. Imens forsøget pågår, forventes det nødvendigt at nedlægge op til otte parkeringspladser for at lave midlertidige hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Fælles for initiativ 3-5. Peder Lykkes Vej fra Amagerfælledvej til Englandsvej

De følgende tre initiativer (initiativ 3 til 5) fokuserer primært på at løfte de grønne kvaliteter på strækningen. Initiativerne har alle tilfælles, at de reducerer det asfalterede areal og tilsvarende udvider det grønne bånd på den nordlige side af Peder Lykkes Vej.

Peder Lykkes Vej fra Amagerfælledvej til Englandsvej er en bred vej med to kørebaner, hvor der blandt andet kører tung busstrafik. Vejen er på hver side forsynet med et smalt grønt bånd med allétræer. Strækningen har gode cykelstier i begge retninger.

Det grønne bånd vil blive udvidet græsareal og biodiverse beplantninger, som fx robuste plantebede. Der står allerede forholdsvis store træer i det grønne bånd. Det er derfor den umiddelbare vurdering, at det ikke er hensigtsmæssigt at etablere yderligere træer på strækningen, men at man i stedet skal forbedre vækstbetingelserne for de eksisterende træer.

Det grønne bånd har i dag en bredde på 5-6 meter. Vælges alle tre initiativer på strækningen, vil det grønne bånd blive udvidet til et parkstrøg med en bredde på ca. 11 meter på stykket mellem Amagerfælledvej og Glommensgade og en bredde på ca. 14 meter på stykket mellem Glommensgade og Englandsvej. Til sammenligning er det grønne parkstrøg på henholdsvis Prags Boulevard og Italiensvej ca. 12 meter bredt.

Initiativ 3. Flytning af cykelsti på Peder Lykkes Vej mellem Glommensgade og Englandsvej

På den nordlige side af Peder Lykkes Vej mellem Glommensgade og Englandsvej ligger et meget bredt fodgængerareal mellem bygningerne og cykelstien. Cykelstien på dette stykke flyttes ca. tre meter nærmere bygningsfacaden, hvormed fodgængerarealet reduceres, og det grønne bånd på nordsiden udvides tilsvarende. Den nye cykelsti får en



bredde tilsvarende den eksisterende (ca. 2,5 meter). Det nye fodgængerareal vil få en bredde på ca. tre meter.

Løsningen har ingen betydning for bilparkering.

Der skal som følge af anlægsprojektet afsættes midler til afledt drift til vedligehold af begrønning.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler forventeligt i 2. kvartal 2026.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i maj 2027.

Initiativ 4. Nedlæggelse af parkering på nordlig side af Peder Lykkes Vej mellem Amagerfælledvej og Englandsvej

Parkeringspladserne nedlægges på den nordlige side af Peder Lykkes Vej på stykket mellem Amagerfælledvej og Englandsvej. Vejarealet indsnævres med ca. 2,5 meter, og det grønne bånd på den nordlige side udvides tilsvarende.

Som følge af den ændrede vejprofil tilpasses lyssignalet, (ca. 0,3 mio. kr.), og der etableres ny mastebelysning på hele strækningen. Den nye belysning vil være en forbedring i forhold til de eksisterende forhold, der vurderes ikke at være optimale for fodgængere og cyklister. Den nye belysning vil forbedre belysningen på fortov og cykelsti, hvor træerne i dag skygger delvis for belysningen. Der afsættes 3,8 mio. kr. til ny belysning. Den primære udgift går til opgravning og opbygning af den ca. 530 meter lange vejstrækning mellem Amagerfælledvej og Englandsvej samt omlægning til grønt areal langs 400 meter af strækningen. Eksisterende træer er i dag vokset ind i de strømførende ledninger. Man kan undgå kraftig beskæring af træer ved at etablere ny belysning på master.

Tilpasning af lyssignalet samt den nye mastebelysning er den samme, uanset om kun det ene af initiativ 4 eller 5 beslutes, eller begge.

Der tilføres i et mindre omfang byrumsinventar til ophold.

Løsningen medfører, at der nedlægges op til 39 parkeringspladser, heraf en delebilsparkering.

Initiativet er gensidigt udelukkende med TM128 på grund af overlappende projektområder.

Der skal som følge af anlægsprojektet afsættes midler til afledt drift til vedligehold af begrønning.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler forventeligt i 2. kvartal 2026. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i september 2027.

Initiativ 5. Nedlæggelse af parkering på sydlig side af Peder Lykkes Vej mellem Amagerfælledvej og Englandsvej

Parkeringspladserne nedlægges på den sydlige side af Peder Lykkes Vej på stykket mellem Amagerfælledvej og Englandsvej. Vejarealet indsnævres med ca. 2,5 meter, og det grønne bånd på den nordlige side udvides tilsvarende.



Som følge af den ændrede vejprofil tilpasses lyssignalet (ca. 0,3 mio. kr.), og der etableres ny belysning på hele strækningen på samme måde som beskrevet i initiativ 4. Den nye belysning vil være en forbedring i forhold til de eksisterende forhold, der vurderes ikke at være optimale for fodgængere og cyklister. Hele vejprofilet skubbes mod syd, hvilket omfatter, at trafikheller og afmærkning tilpasses. Den primære udgift går til opgravning og opbygning af den ca. 530 meter lange vejstrækning mellem Amagerfælledvej og Englandsvej samt omlægning til grønt areal langs 400 meter af strækningen. Der tilføres i et mindre omfang byrumsinventar til ophold.

Løsningen medfører, at der nedlægges op til 12 parkeringspladser.

Initiativet er gensidigt udelukkende med TM128 på grund af overlappende projektområder.

Der skal som følge af anlægsprojektet afsættes midler til afledt drift til vedligehold af begrønning.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler forventeligt i 2. kvartal 2026. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i september 2027.

Ingen af de fem initiativer har konsekvenser for træer eller cykelparkering. Initiativ 1 og 3 har ikke konsekvenser for bilparkering.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Initiativ	Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden for zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges	Forventet antal erstatningsparkeringspladser
Initiativ 2	139	Uden for zone	71 % kl. 22	Op til 8 midlertidigt	
Initiativ 4	39	Udenfor zone	Over 100 % kl. 17 og kl. 22	Op til 39	0
Initiativ 5	12	Udenfor zone	Over 100 % kl. 17 og kl. 22	Op til 12	0

Der kan bestilles budgetnotat, såfremt der er ønske om oprettelse af erstatningsparkeringspladser.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styringsområde	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Foranalyse af Elbagade</i>						
- Foranalyse	Anlæg	750	750			1.500
Initiativ 1 i alt		750	750	0	0	1.500
<i>Initiativ 2. Trafikforsøg på Peder Lykkes Vej (mellem Englandsvej og Amagerbrogade)</i>						
- Trafikforsøg	Anlæg	994	653			1.647
Initiativ 2 i alt		994	653	0	0	1.647
<i>Initiativ 3. Flytning af cykelsti på Peder Lykkes Vej mellem Glommensgade og Englandsvej</i>						

- Flytning af cykelsti	Anlæg	780	1.020	6.920		8.720
- Afledt drift og vedligehold	Service			11	17	28
Initiativ 3 i alt		780	1.020	6.931	17	8.748
<i>Initiativ 4. Nedlæggelse af parkering på nordlig side af Peder Lykkes Vej mellem Amagerfælledvej og Englandsvej</i>						
- Nedlæggelse af parkering	Anlæg	950	1.280	14.610		16.840
- Afledt drift og vedligehold	Service			12	37	49
Initiativ 4 i alt		950	1.280	14.622	37	16.889
<i>Initiativ 5. Nedlæggelse af parkering på sydlig side af Peder Lykkes Vej mellem Amagerfælledvej og Englandsvej</i>						
- Nedlæggelse af parkering	Anlæg	1.020	1.320	15.530		17.870
- Afledt drift og vedligehold	Service			12	37	49
Initiativ 5 i alt		1.020	1.320	15.542	37	17.919
- Omkostningssynergi, såfremt både initiativ 4 og 5 vælges	Anlæg			-8.000		-8.000
Udgifter i alt		4.494	5.023	29.095	91	38.703

Klima

Tabel 2 – Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(minimum maksimumton CO ₂ e)
Anlæg af initiativ 2:	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	1,3 – 4,5
Anlæg af initiativ 3:	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	42 – 55
Anlæg af initiativ 4:	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	41 – 46
Anlæg af initiativ 5:	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	41 – 49

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering for initiativerne er således:

- Initiativ 1 omhandler en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.
- Initiativ 2 er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.
- Initiativ 3 er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsmidlerne til risikotillæg.
- Initiativ 4 og 5 er komplicerede, og der er derfor afsat 10 % af anlægsmidlerne til risikotillæg.

Risikovurderingen for initiativ 4 og 5 er baseret på, at der er tale om ombygning af signal, samt at Peder Lykkes Vej er relativt trafikeret.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/1	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	500			1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	250	250			500	500*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200	200			400	400*
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	535	194			729	729*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	259	259			518	518*
- Projektering, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	300	450	90		840	750*
- Udførsel, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg			6.210		6.210	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	480	570	480		1.530	1.120*
- Evaluering, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg			140		140	
- Projektering, initiativ 4	TMU	2000 - Ordinær anlæg	440	660	140		1.240	690*
- Udførsel, initiativ 4	TMU	2000 - Ordinær anlæg			13.650		13.650	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 4	TMU	2000 - Ordinær anlæg	510	620	680		1.810	760*
- Evaluering, initiativ 4	TMU	2000 - Ordinær anlæg			140		140	
- Projektering, initiativ 5	TMU	2000 - Ordinær anlæg	470	700	150		1.320	730*
- Udførsel, initiativ 5	TMU	2000 - Ordinær anlæg			14.560		14.560	



- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 5	TMU	2000 - Ordinær anlæg	550	620	680		1.850	800*
- Evaluerings, initiativ 5	TMU	2000 - Ordinær anlæg			140		140	
- Udførsel, synergi ved valg af både initiativ 4 og 5	TMU	2000 - Ordinær anlæg			-8.000		-8.000	
Anlægsudgifter i alt			4.494	5.023	29.060	0	38.577	7.997*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 3	TMU	1000 - Ordinær drift			11	17	28	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 4	TMU	1000 - Ordinær drift			12	37	49	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 5	TMU	1000 - Ordinær drift			12	37	49	
Afledte serviceudgifter i alt			0	0	35	91	126	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☒	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☒		
Adresse		Elbagade og Peder Lykkes Vej									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEO/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

Bilag 1. Visionsplan Amarlinie - Fra Fælled Til Strand

An aerial photograph of a city area, likely Sundby, with a dense grid of streets and buildings. A green corridor, representing a planned development or parkway, runs diagonally from the bottom left towards the top right. The corridor is filled with green trees and vegetation. The word 'Cobe' is in the top left corner.

Cobe

Amarlinie

Fra fælled til strand

Visionsplan for Sundby



Indhold

	Side
En grøn forbindelse	3
Amarlinie Vision og strategi	8
Udviklingsprincipper Byrum, trafik og belægning	20
Visionsplan og delområder	30

En del af det større 'grønne' netværk



Cykelforbindelse

Som den grønne cykelsti mentalt og fysisk forbinder Frederiksberg og Nørrebro, kan Amarlinie bidrage til sammenhæng fra Nordhavnen til Amager Strand. Som en effektiv cykelforbindelse lokalt, og en rekreativ forbindelse bymæssigt.



Metronetværk

Amarlinie projektet vil på kort sigt skabe bedre koblinger til to eksisterende metro stationer - DR byen og Amagerstrand. I fremtiden vil den også forbinde til M5 på Peder Lykkesvej.

En grøn forbindelse

Mellem Amagers grønne lunger

Mellem Amagers grønne lunger, fælleden og stranden er der åbnet op for, at skabe et unikt nyt rum. En rumlig forbindelse der kan samle mennesker, skoler, institutioner og kvarterer på tværs af de dominerende nord-syd gående trafikårer.

Et trygt rum for fodgængere med mulighed for varierede ophold og adgang til en række parker og byrum. En effektiv grøn cykelsti på tværs af Amager der vil øge kvaliteten af at cykle til og fra arbejde og skole. En grøn forbindelse der vil forbinde by og parkrum gennem lokalt forankrede naturtyper i både den lokale og den store skala. Mest af alt en forbedret forbindelse mellem de to store rekreative destinationer, Amager Fælled og Amager Strand.



Sundby's hemmelige haver



2. Remiseparken



3. Englandsparken



5. Sundbyøster Plads



6. Smyrnavej lommepark



7. Filipsparken



10. Sundby Hospital

En forbindelse gennem forskellige naturtyper

Sundby er placeret mellem to store landskabstypologier - Amager Fælled med sin karakteristiske vilde lav tæt ungskovsbeplantning og Amager Strand med mindre klitlandskaber, åbne vider og laguner.

De mange store smukke eksisterende træer er et meget stærkt karaktertræk langs Amarlinie, hvor arterne skifter mellem de forskellige delområder af parker, alléer og haver, som skaber karakteristiske rumligheder mellem Fælleden og Øresund.

Amager Fælled er præget af Hvidttjørn, samt andre mindre tætte ungskovplantninger overgår til allétræsbeplantning med store Spidsløn på Grønjordsvej og den bredde del af Peder Lykkes Vej, samt Røn på den smalle del af Peder Lykkes Vej.

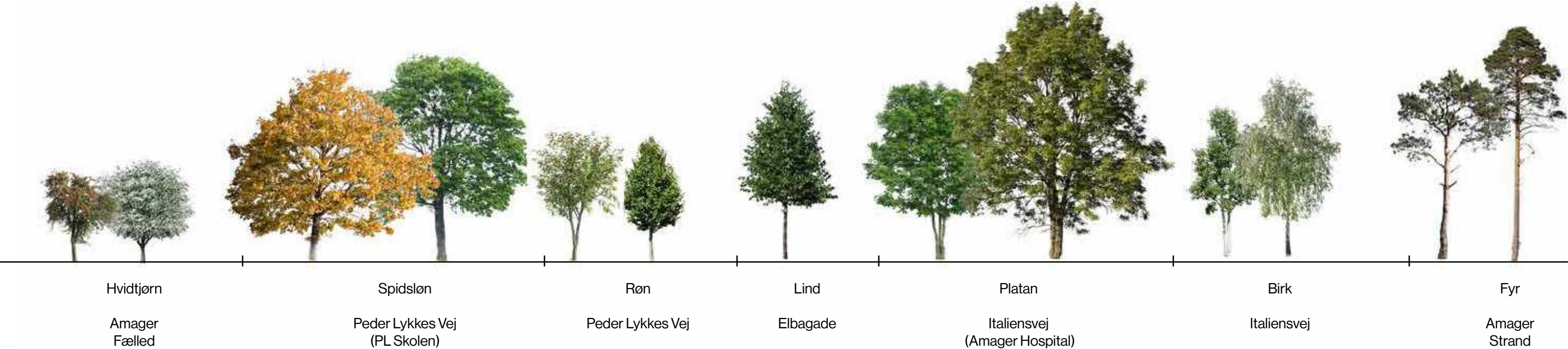
På østsiden af Amagerbrogade er Elbagade karakteriseret af Lindetræer med sin karakteristiske kegleformet kronestruktur til store Plataner i forhaven af Hospitalsgrunden til letløvede birketræer, der svajer i vinden på den åbne Italiensvej, som til sidst afsluttes af fyrretræer ved Amager Strand.

Ved at bevæge sig fra Amager Fælled til Amager Strand vil man opleve lang række forskellige karakteristiske grønne by- og parkrum; *'Sundby's hemmelige haver'*. Haverne ligger i nærhed til Peder Lykkes Vej, Elbagade og Italiensvej, og rummer et stort potentiale i at blive forbundet på tværs af kvarteret for at skabe et stærk og sammenhængende grønt byrum.

De hemmelige haver skaber foranderlige rumlige grønne oplevelser, når man bevæger og opholder sig i Sundby. Grønne kvaliteter som ønskes åbnet, iscenesat og styrket

med tilførelse af underbeplantning, grønne mødesteder og flere træer.

Sundby's hemmelige haver vil i fremtiden kunne opleves som en integeret del af den nye grønne forbindelse, 'Amarlinie', der bevæger sig fra fælled til strand. Projektet vil skabe grøn sammenhæng, styrke bynaturen lokalt for de forskellige delområder og etablere grønne mødesteder for Sundbys og Københavns borgere.



Et grønt netværk af by- og parkrum, skoler og institutioner



Trygge hverdagsforbindelser for Sundby's borgere

Sundby består af en række forskelligartede delkvarterer med forskellige brugere og borgere, samt en række tilhørende skoler og institutioner af både historisk og mere moderne karakter. Samtidigt ligger DR byen som en stor vigtig kulturinstitution og arbejdsplads i Sundby, med sine mange aktiviteter og events.

De mange dagligdags destinationer skal i fremtiden kobles sammen gennem et nyt og forbedret byrumsnetværk der forbinder eksisterende steder, stier, gader og veje i et forbedret netværk for bydelens brugere.

Projektet for Amarlinie vil fungere som en gennemgående rygrad for netværket, der kobler forbindelser på tværs af området, og ikke mindst sikrer en kontinuerlig øst-vest gående forbindelse fra fælled til strand.



1. DR Byen



2. Børnehave



3. Det Lille Univers



4. Peder Lykke Skole



5. Peder Lykkes Vej Børnehave



6. Børnehuset



7. Dyvekeskolen



8. Sundby Idrætspark



9. Indkøbscenter



10. Sundhedshuset Amager



11. Sankt Annæ Skole



12. Sundbyøster Skole



13. Amager Hospital



14. Indkøbscenter



15. Skolen ved Sundet



Amarlinie

Vision og Strategi

En grøn mosaik af social sammenhængskraft og klimatilag

Amalinie strækker sig tre kilometer på tværs af Amagers sammensathed af by og mennesker, fra Fælled til Strand.

Forbindelsen kobler en lang række steder, brugere og kvarterer i en sammenhængende korridor hvor veje og gader foreslås transformeret til et mere sammenhængende byrumsforløb, der prioriterer gående, cyklister og øger adgang til grøn mobilitet til og fra området.

Forløbet foreslås markeret gennem en mosaik af byrum, der integerer sig lokalt med prioriterede steder og funktioner. En mosaik der materialiserer sig konkret som en integreret del af københavner fortovet, men hvor fortovsfliser og chausséstener tager form som en bæredygtig mosaik i forskellige farver og nuancer hvor der foreslås genbrug af gamle fliser i hele, halve og kvarte formater. Hvor der anlægges nye fliser foreslås forsøg med produktion i co2 neutrale materialer.



Sundby er sammensat og mangfoldig!



Tre strategier for Amarinie

Forbinder Sundbys sammensathed gennem bæredygtige tiltag

Tre strategier for projektet er med til at definere en række bæredygtige udviklingsprincipper for en langsigtet transformation af veje og gader langs Amalinie, som rygrad for en grøn, social og tryk byudvikling i Sundby.

1. En sammenhængende grøn forbindelse, der skaber identitet, forbedrer grøn mobilitet og øger den grønne karakter.
2. En række forskelligartede kvarterer der både styrkes individuelt, og samtidigt bindes sammen på ny gennem en række byrum.
3. Et sammenhængende netværk, der øger trygheden i hverdagen for Sundbys borgere og brugere.



1. Forbindelsen
En Grøn By



2. Kvartererne
En Social By



3. Netværket
En Tryk By

De lokale naturtyper styrkes

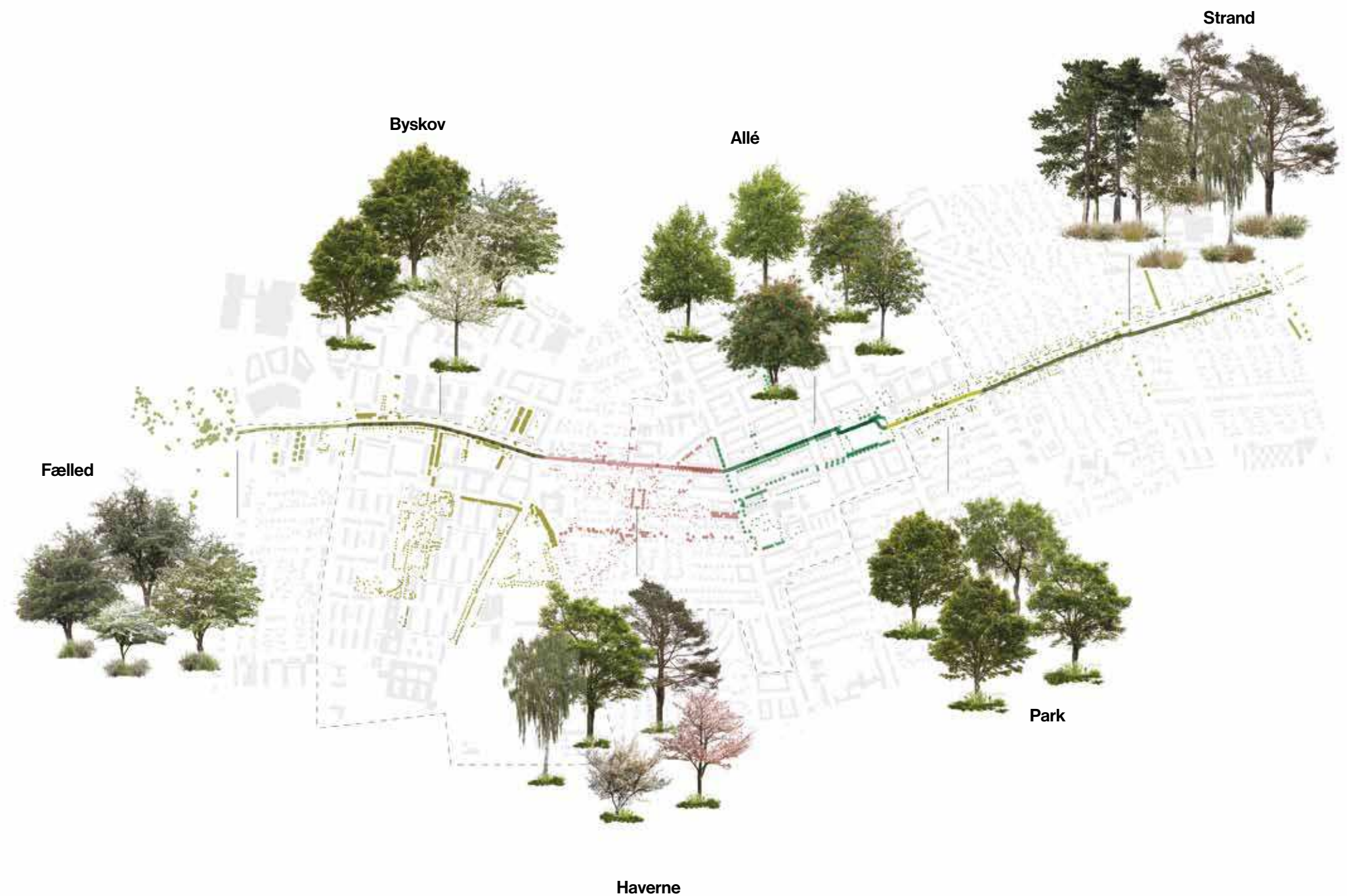
Den første del af Amarlinie tager afsæt i Fælleden, som suppleres med fælledbeplantning, mindre træer, vilde buskplanter, græsser og urter, som har til formål at trække de biodiverse karaktertræk og styrker fra Amager Fælled ind til Peder Lykkes Vej og Amagerfælledvej.

I den brede del af Peter Lykkesvej vest for Englandsvej tages afsæt i de store spidslø, hvor der tilføjes skovtræer med en vild skovbund med græsser og spiselige urter og buske. Dette vil danne rammerne for lunde og lysåbninger i byskoven, der giver mulighed og grobund for en divers beplantning.

Den smalle del af Peder Lykkes Vej er præget af villahaver, som trækker skalaen ned og skaber en intim følelse. Her vil gaderummet suppleres med mindre træer, blomstrende buske og stauder for at fremme følelsen af havekarakter.

Det næste stræk ved Elbagade tages afsæt i de smukke allétræer. Allétræmotives styrkes ved at supplere træerne med en grøn bund af lav bunddækkende beplantning der styrker alléens grønne motiv i gaderummet. Amager Hospital og Filipsparken tages der afsæt i de smukke store solitære parktræer, som suppleres med flere store træer og buskbeplantninger, der støtter op om et åbent parkmotiv.

Ved Italienvvej tages afsæt i det kystnære motiv og karaktertrækkene fra Amager Strand. De eksisterende birketræer suppleres af flere birketræer, hvor de smukke fyrretræer trækkes ind fra strand og blander sig på smukkeste vis med birketræerne. Underbeplantningen vil bestå af en kystnær beplantning som f.eks. bjergfyr, marehalm, strandkål etc.



Fælled <-----> Byskov <-----> Have <-----> Allé <-----> Park <-----> Strand

1. Forbindelsen

En grøn by

Den primære strategi for Amarlinie er at forbinde området mere effektivt for gående og cyklister samt at styrke identiteten på tværs af områdets mangfoldighed, gennem grønne tiltag:

1/Mobilitet

Forhold og tryghed for gående og cyklister prioriteres gennemgående.

2/Grønne overflader og håndtering af overfladevand

Der foreslås flere permeable og naturbaserede materialer som del af belægning. Der foreslås at arbejde lokal forsinkning og nedsivning hvor det er muligt.

3/Flere træer, styrket beplantning og biodiversitet

De seks kortlagte naturtyper styrkes for hvert kvarter med forskellige trætyper, lav beplantning og græsser.



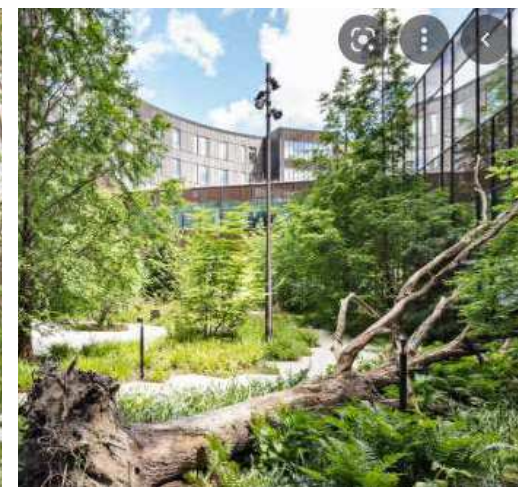
Princip Snit



Fremme grøn mobilitet gennem etablering af super cykelsti



Permeable overflader som del af belægning



Flere træer skaber renere luft



Fremme af biodiversitet med 'micro' arkitektur



Sikre klimatilpasning gennem nye anlægsprojekter

Sociale rum styrkes og kobles sammen

Plan 1:10 000



Fælledtorvet

Metrostationen



Peder Lykkes plads

Overgang



Lommepark

Peder lykkevej



Filipsparken

Filipsparken



Hospitalshaven

Amager hospital



Metroplads

Italiensvej



Strandplads

Amagerstrand

2. Kvartererne

En social by

Strategien på kvartersskala er at styrke den sociale sammenhængskraft på tværs af Sundby.

1/Mødesteder

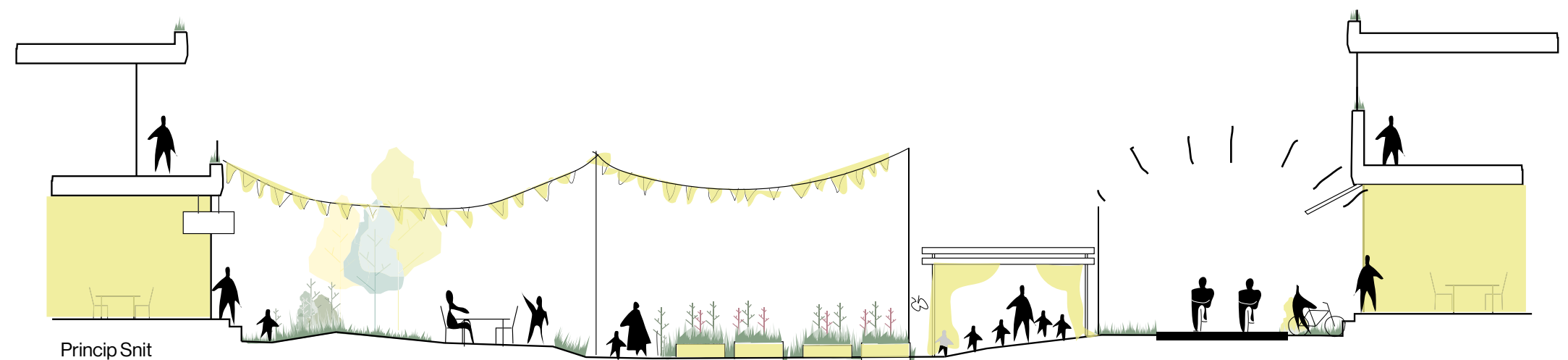
Lokalt forankrede mødesteder

2/Midlertidighed og events

Rum for events og midlertidige installationer

3/Hverdagskultur

Styrkelse af trygge steder for hverdagens spontane og uformelle møder.



Skab nye mødesteder



Rum for sociale programmer



Undervisnings rum



Plads til midlertidige events



Hverdags kultur

Et styrket bynetværk

Plan 1:10 000



Markeret gadekrydsning



Tryk gadekrydsning



Grafisk gadekrydsning



Belysning



Wayfinding Identitet



Wayfinding Identitet

3. Netværket

En tryk by

De lokale forbindelser skal styrkes strategisk for hele Sundby, for at skabe trygge sammenhænge på tværs af delområderne. Samtidigt skal wayfinding styrkes fra fælled til strand.

1/ Skoleveje

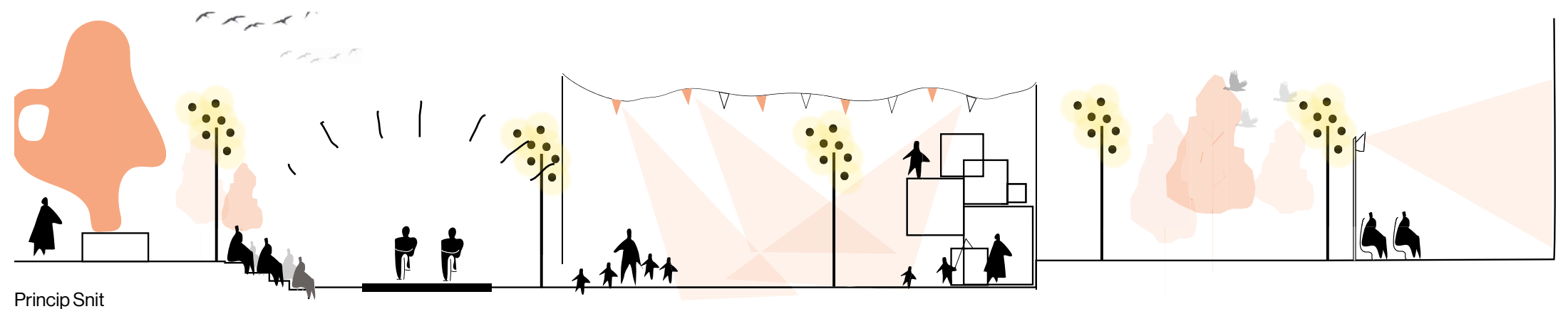
Lokale forbindelser til og fra skolerne i Sundby skal styrkes så børn og unge selv kan færdes trygt i netværket.

2/Belysning

Belysning skal opgraderes og være med til at skabe tryghed på langs og tværs af Amarlinie.

3/Kunst

Kunst kan integreres lokalt som del af løsninger med at skabe bedre forbindelser på tværs af Amarlinie.



Forbind skoler gennem fodgængernetværk



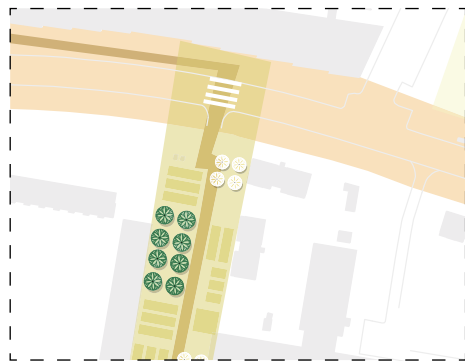
Belysningsstrategi



Kunst som del af wayfinding projekt

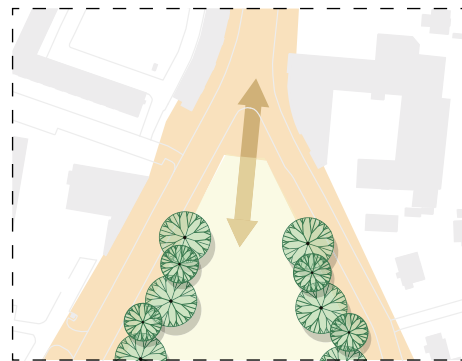
'Knasterne' - en række vigtige koblinger i netværket

Plan 1:10 000



Nr. 1 Peder Lykkes plads

Ambitionen er at skabe en sikker overgang fra Urban Planen til Peder Lykkes Skolen. Det foreslås at lægge et urbant tæppe ud på tværs af gaden, der prioriterer fodgængere og børns vej til og fra skole.



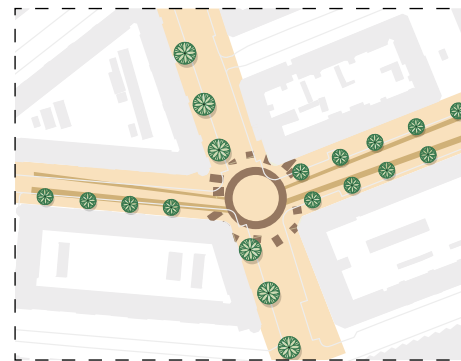
Nr. 2 Englandsparken

Det vigtigste træk her er åbningen af parken mod Engelsvej. Et frit indsyn til parken kunne invitere de forbigående til at stoppe op og udnytte potentialerne i parken.



Nr. 3 og 4 Idrætsparken

Der er behov for en bedre sammenhæng mellem Urban Planen og villaområdet. En ny cykelrute langs idrætsparken kunne være et godt alternativ med sikre krydsninger på tværs af Engelsvej.



Nr. 5 Amagerbrogade

Krydset med Amagerbrogade kan blive et vigtigt knudepunkt for området, især med den kommende metrostation. De tomme gavle kunne evt. udsmykkes som et vartegn for Amalini - fra fælled til strand.



Nr. 6 og 7 Sidegader

Både på Smyrnavej og Højdevej kan der etableres små kvartersmødesteder med kunst eller effektiv belysning som del af møblering.



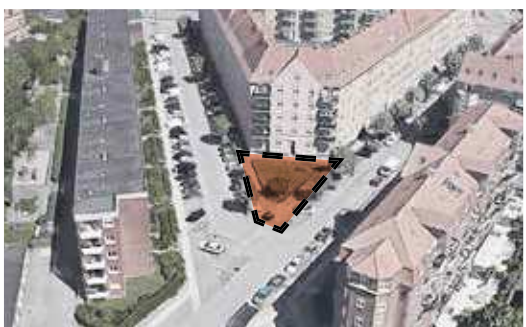
Nr. 8 Filipsparken

Knudepunktet ved Filipsparken opgraderes til at forbedre den overordnede sammenhæng i området. Fodgængere og cyklister prioriteres, og kan i fremtiden benytte den dobbelttrappede cykelsti, når de krydser Kastrupvej.

Kunst og belysning som del af wayfinding og identitet



Byrum



Objekter



Overflader



Facader

Wayfinding strategien kan integreres som en ny oplevelsesrig identitet for Sundby, som gadebelysning og styrkelse af de specifikke naturtyper. Det kan også omfatte et kulturelt lag gennem kunst og installationer.

Byrum kan udvikles sammen med kunstnere som interaktive bylandskaber der er med til at skabe identitet.

I byrum kan der være plads til mindre kunstobjekter, som skulpturer eller møblering af rummet.

Visse steder kan fortorve blive kunstværker som bliver en del af byrummet.

De mange tomme gavle langs 'Amarlinie' kan tjene som lærreder for nye vægmalerier, mosaikker eller relieffer.



Mosaik som Pavilion og landskab, Roskilde



Mosaik som Skulptur, Paris



Mosaik Kunst Sti, Odense



Mosaik Relief, København



Lys Installation



Belysning langs sti



Lys projektion åbning til park



Facade Belysning

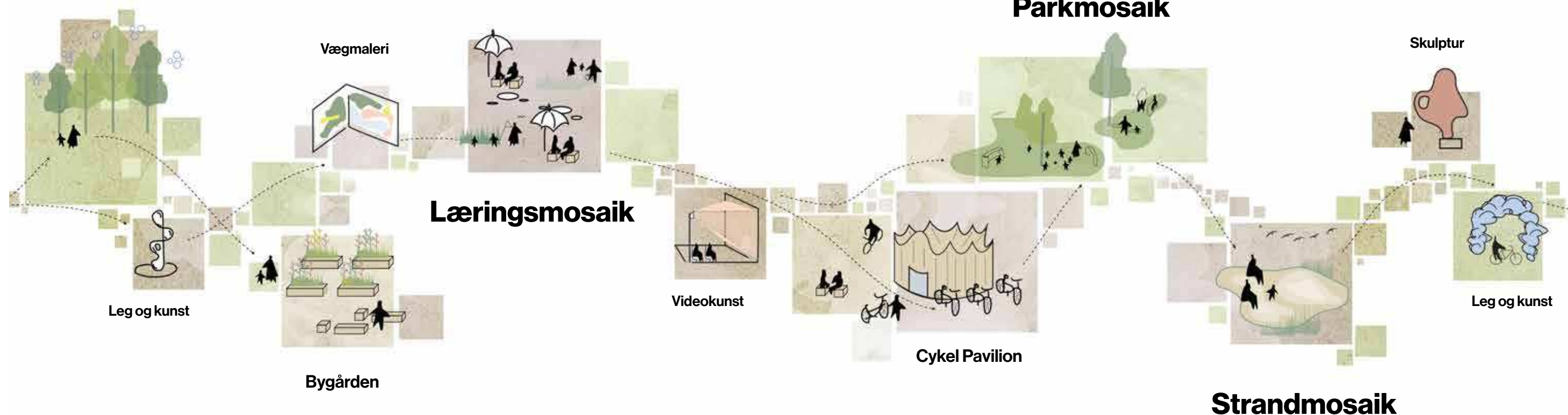


Udviklingsprincipper

Byrum, trafik og belægning

En urban mosaik af mødesteder

Fælledmosaik



Hovedgrebet for Amarlinie er baseret på en mosaik der tilpasser sig og agerer lokalt, men samtidigt samler på tværs og imellem steder og rum. Mosaikken er mangefacetteret og vil integrere sig med naturtyper, funktioner, byrum og mennesker.

'Amarlinie' skal være en attraktion og en oplevelse, der danner en urban mosaik af mødesteder fra fælled til strand. Hvert mødested har sin egen karakter. Fra Fælledmosaikken ved Metrostationen i vest, læringsmosaik foran Peder Lykkes Skolen, en cykelpavilion ved Filipsparken, en langstrakt mosaik ved Italiensvej som slutter i en Strandmosaik ved ankomst til Amager Strandpark. Sundbys mangfoldighed vil samtidigt afspejle sig i rummenes mangfoldighed.

I mellem byrumene kan små kunstneriske indgreb skabe mødesteder og styrke den lokale identitet. Samarbejde med lokale kunstnere kan skabe en rumlig signatur for 'Amarlinie' og være en del af wayfinding strategi.

Samlet set er det en strategi for en ny forbindelse på tværs af Sundby der kan udvikle sig over en længere periode, gennem en række af forskellige faser og økonomiske råderum. Samtidigt kan dele af projektet sættes igang og realiseres på kort sigt uden at de nødvendigvis ligger i sammenhæng.

Byrummet

Prioritering af bløde trafikanter og byrum

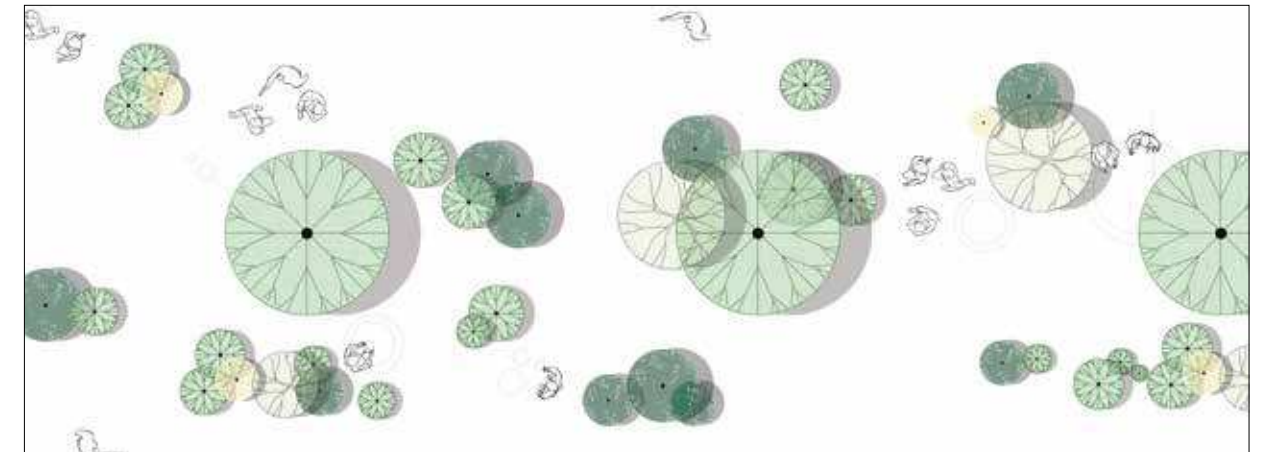


Princip Plan

Amarlinies tre delelementer



En grøn mosaik



Træer og møblering

'Amarlinie' består af tre delelementer: 1. den grønne mosaik, 2. træer og gademøblering og 3. den nye cykelsti. Når de kombineres, skaber elementerne det karakteristiske gadebillede som prioriterer cyklister og fodgængere.

Den grønne mosaik anvender principperne for upcycling. Der åbnes op for genanvendelse af kasserede fortovsfliser. Der er fokus på mindst muligt belagte flader samt permeable løsninger.

De eksisterende træer er en vigtig naturarv og der er stor fokus på at bevare og indarbejde disse i projektet for 'Amarlinie'. Gennem radikal forøgelse af grønne områder sikres en bedre håndtering af regnvand samt mulighed for at øgning af lokal biodiversitet. Ved at introducere mere by møblering, etablerer vi ophold og mødesteder.

Den nye cykelsti har til formål at fremme grøn mobilitet og forbedre cykelforholdene langs ruten. Designet foreslås udarbejdet med naturlige alternativer til asfalt som cykelstibelægning.

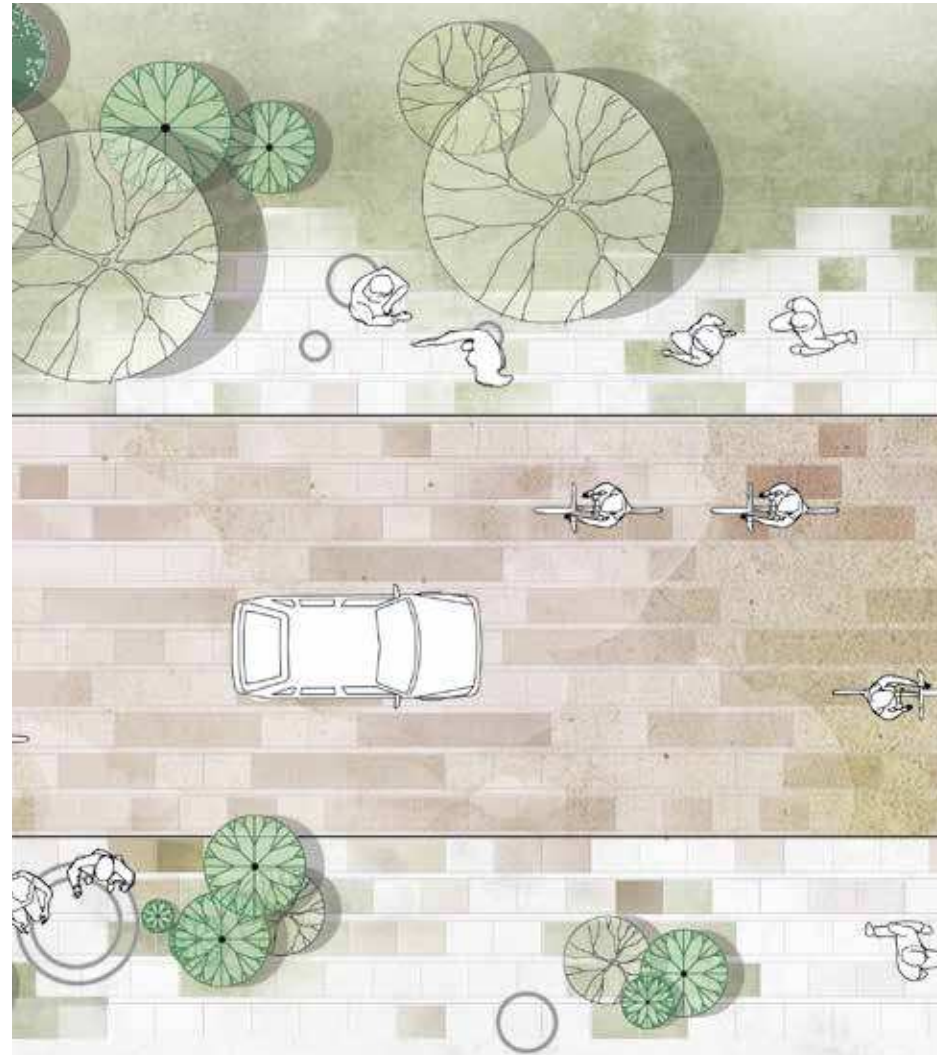


En varieret cykelsti

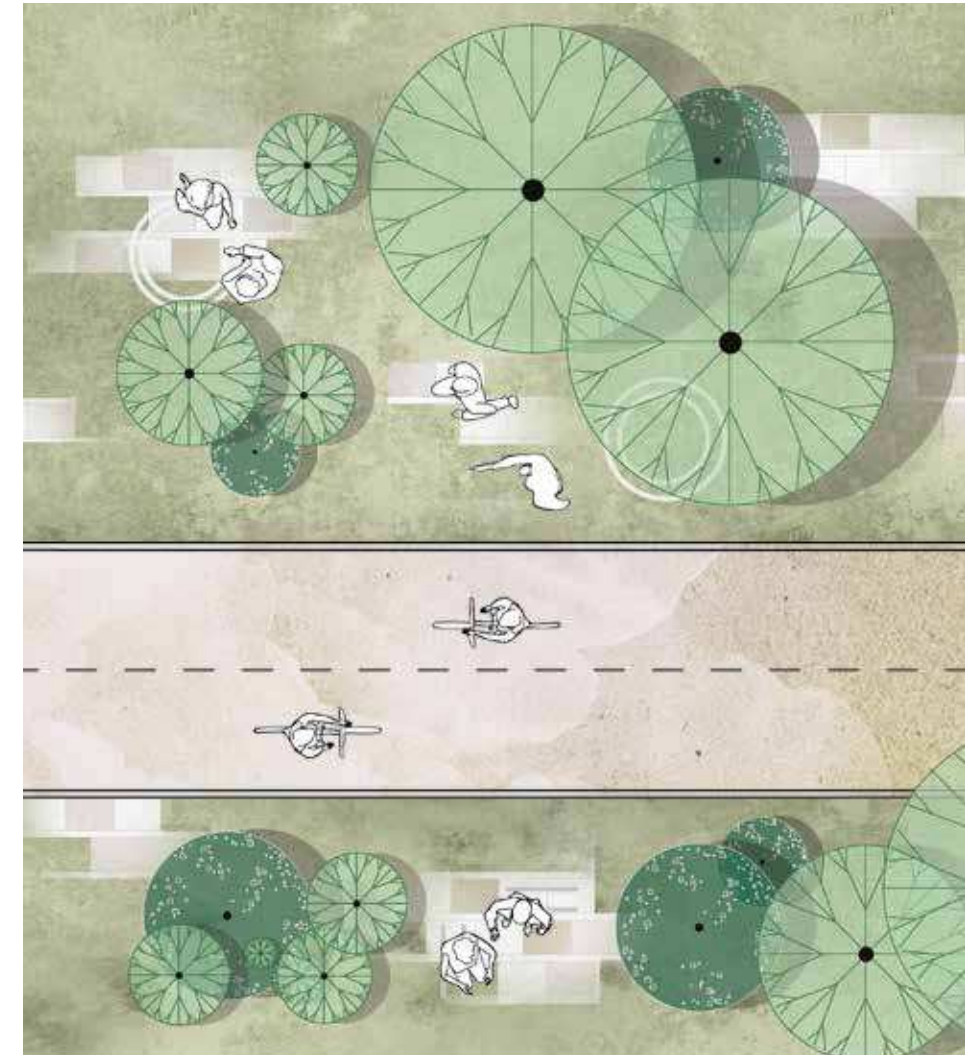
Fleksibilitet i mosaik og cykel strategi



Enkeltrettet cykelsti



Cykelgade



Dobbeltrettet cykelsti

Trafik Rummet

En Grøn, Social og Tryk forbindelse

Grundet projektets langstrakte og sammensatte forløb foreslår vi tre forskellige principper for vejsnit og trafikløsning.

Overordnet prioriteres tryghed for gående og cyklister, samt et gennemgående fokus på at skabe byrum og oplevelser i sammenhæng på tværs af Amager.

Specielt cykelforløbet er blevet indarbejdet som en integreret løsning der varierer mellem traditionel enkeltrettet forløb, cykelgade og til sidst dobbeltrettet cykelsti langs Italiensvej.

Biler nedprioriteres generelt langs linjen, men udelades ikke. Der foreslås at nedlægge en række p-pladser i nogle af delområderne.



En grøn mosaik

Baseret på Københavner fortov og inventar



Københavner fortorvet



Københavner fortorvet som grøn mosaik

Mosaikkonceptet er baseret på det klassiske københavner fortov. Fortovsfliser og rækker af chaussésten danner fortorvet og gadelommer. Da designet bruger standard-elementer, foreslås det at genanvende brugte fliser i hele og halve formater, hvorved Co2 udledning i projektet kan sænkes betydeligt.

Skitsen til den grønne mosaik viser hvordan genbrugte fortovsfliser i hele, halve og kvarte formater kan 'flette' hårde og bløde belægnings.



Københavner fortorvet



Kunst integreret i Københavner fortov



Københavner Møbler

'Amar' flisen

En farverig og klimavenlig mosaik



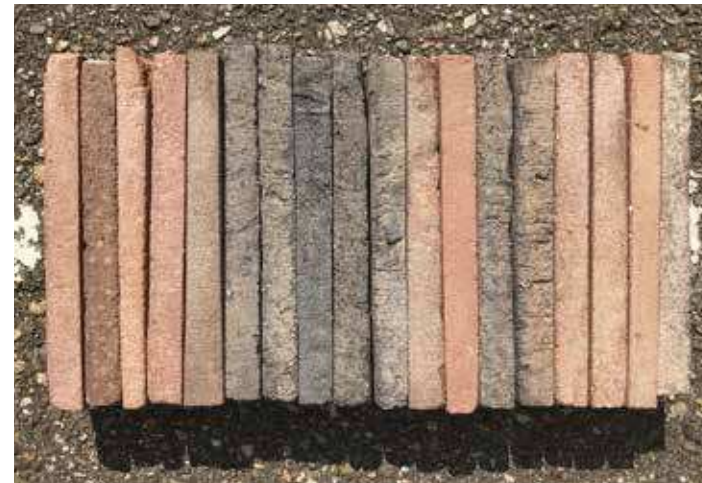
Stone Cycling



Klimaflisen



Biomason



Som del af projektet foreslås det evt. at udvikle en specifik 'Amar' flise. En anden måde at tænke københavnerfortoet som en 'mosaik', hvor der bruges alternative materialer frem for standard beton. Der er mange nye materiale muligheder, som trækker på principperne om genbrug. Eksempler på materialer fra Stone Cycling eller Biomason, genanvender gamle murstensbrokker, som giver dem en karakteristisk orange eller røde farve.

At bruge disse alternative materialer kan styrke den lokale identitet - der er mange murstenbygninger i området som kan være med til at bestemme Sundbys farvepalet.

Samtidigt kan nye materialer være med til at reducere co2 aftrykket i projektet betydeligt.



Sundby Kirken



Elbagade

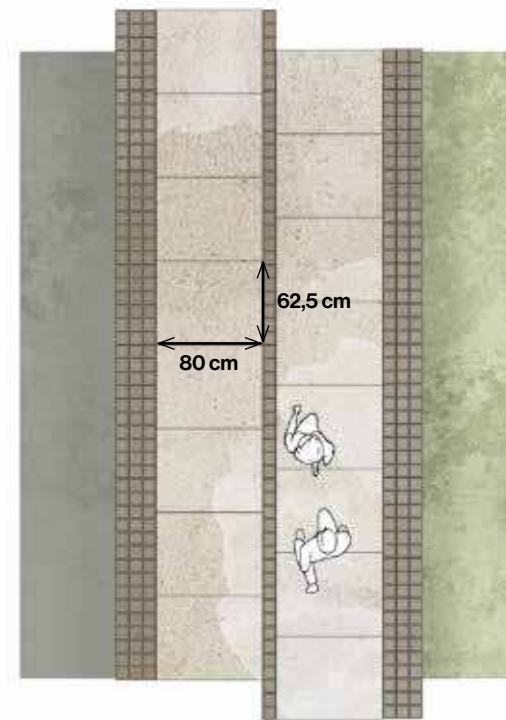


Peder Lykkes Vej

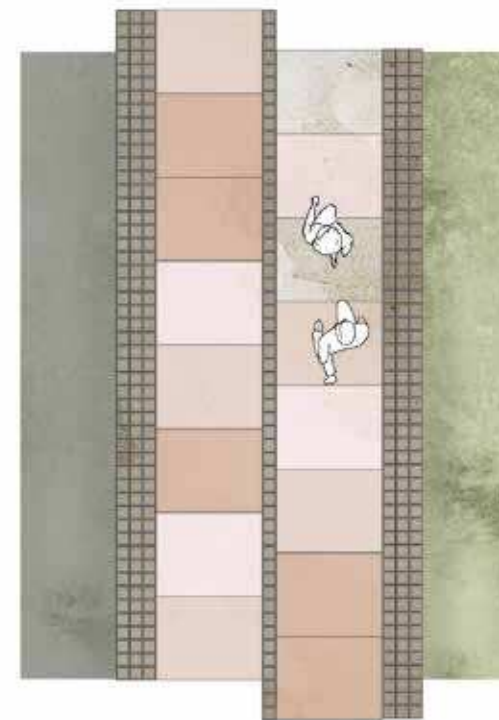


SundbyVester Skolen

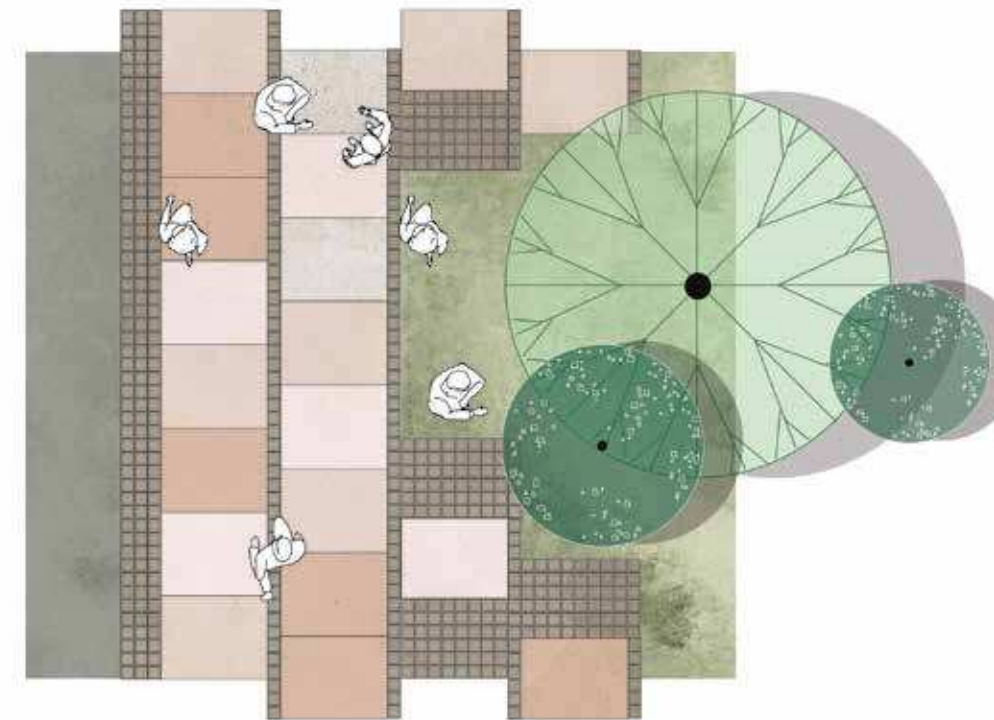
Variationer af Københavner fortov



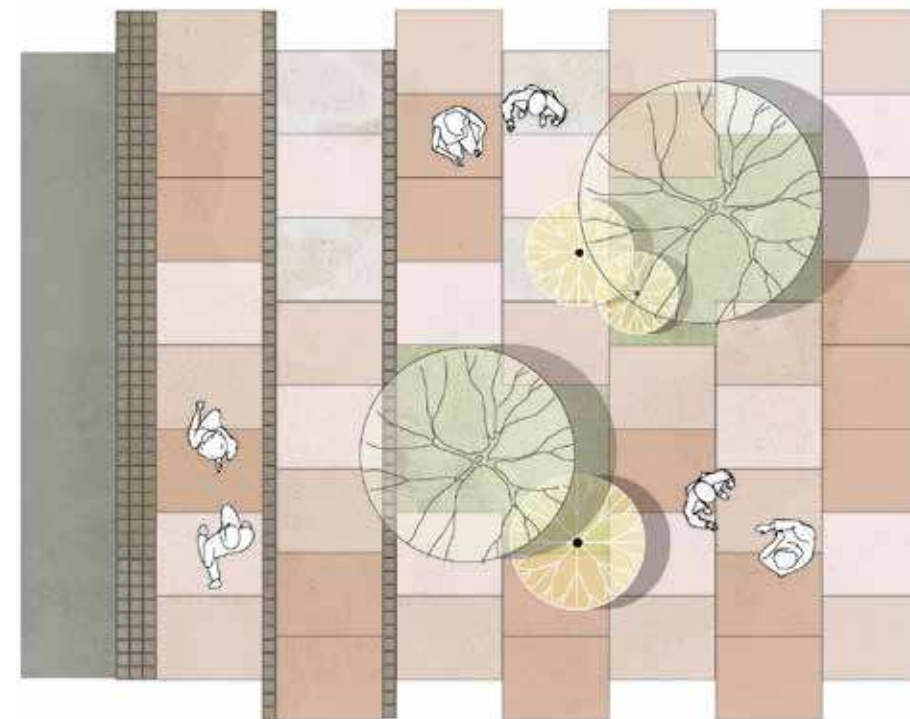
Københavner fortov standard



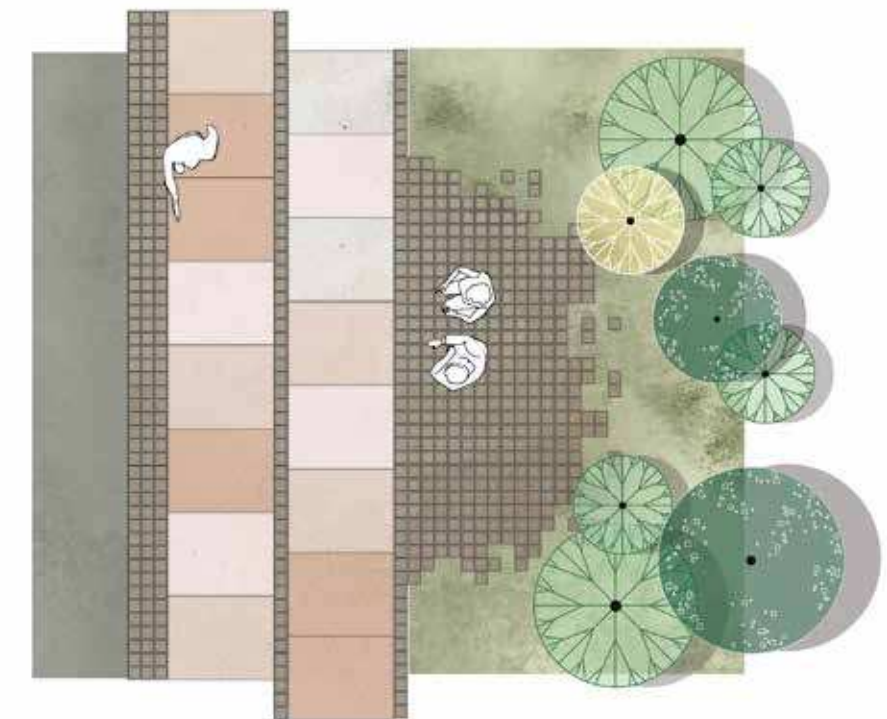
Varierede nuancer



Blanding af fliser, chaussé og grønt



Større flisebelagt byrum



Mindre chausséstensbelagt pauselomme

Amarlinje's mosaik starter som et traditionelt Københavnerfortov og bliver mere legene som det fortsætter gennem Sundby. Fliser skifter materialitet, tilslag og farve, samt fortovet breddes udvides til mindre brolagte opholdslommer af chausséstens, som skaber lokale mødesteder. Andre steder udvides fortovet til pladsdannelser, hvor gulvet dannes af fortovsfliserne foran eksempelvis institutioner el. lign.

De mindre lommer danner små områder til pauser og ophold på Amarlinie. Chausséstensbelægning trækker skalaen ned og inviterer til små rolige pauser af mere intim karakter.

De store pladser dannes af fortovsfliserne der breder sig ud til større pladsdannelser. Det er her byen og de forskellige delområder mødes. Byliv opstår som genererer liv og oplevelser på Amarlinie.

Københavnerfortorvet er en konstant på Amarline. På den måde sikres tilgængeligheden og det logiske flow på ruten.

Visualiseringer af 'Amarlinie'

En både pladسدannende og retningsgivende mosaik



Pladسدannende

Mosaikken er et alsidigt formsprog, som gør det muligt både at danne plads og give retning. Store flisebelægnin-
ger skaber byrum med karakteristisk farvepalet og plads
til at mødes. Rækker af chaussésten markerer retninger
og forbedrer wayfinding.

Ved Peder Lykkes Skolen og ved Amager Strand, danner
mosaikken store byrum. På Elbagade og på den smalle
del af Peder Lykkes Vej ses en tydelig stiforbindelse og
et attraktivt gadebillede.

Kontinuiteten af 'Amarlinie' defineres af mosaikkens sam-
menhængende og konsekvente materialitet.



Retningsgivende

'Amarlinie'

Visionsplan og Delområder

Grønt byrum

Ved den nye journalisthøjskole etableres nyt byrum som del af Amarlinie

Tryk overgang

Hørgården og Urbanplanen forbindes med ny overgang i gadeniveau

Ny lommepark

Ved Peder lykkesvej etableres ny lommepark

Ensretning

Elbagade ensrettes og der skabes brede fortorve med plads til grønt og ophold.

Forbindelse og byrum

Mellem Peder Lykkesvej og Remiseparken etableres nyt byrum, med integration af eksisterende parkering.

Peder Lykke skolen

Skt Annæ skole

Fælledtorvet

Grønjordsvej

Byrum

Hævet flade

Peder Lykkesvej

Peder Lykkesvej

Lommepark

Peder Lykkebørnehave

Remiseparken

Englandsparken

Sundby idrætspark



Sundbyøster
Kirkegård

Sundby Kirkegård

Parkudvidelse
Filipsparken udvider sig i alle retninger
og gør elbagade til en grøn gade

Amager Hospital

Italiensvej

Filipsparken

Sundby Øster skole

Skolen ved sundet

Grøn korridor
Maksimering af den grønne korridor
på Italiensvej og indførelse af dobbelt
rettet cykelsti

Italiensvej

Tryk overgang
Italiensvej og Amager Strand forbindes
med ny overgang i gadeniveau

Strandpladsen

Italiensvej

1. Grønjordsvej Plan

Første delstrækning af Amarlinie ønsker at danne bindeled mellem Amager Fælled og Peder Lykkes Vej, hvor området syd for Nordeas hovedkvarter og omkring metrolegemet skal integreres til et nyt og sammenhængende sydvendt gadestrøg. Det nye byrum vil bestå af en sammenhængende belægning med opholdslommer, som er truukket væk fra vejbanen, som fores af terrænet fra Nordeas landskab og ny vild beplantning, som trækkes ind fra Amager Fælled.

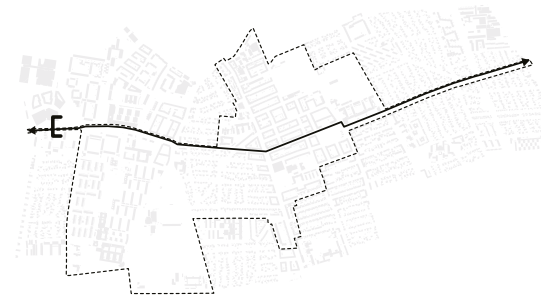
Det nye byrum vil brede sig ud på hjørnerne omkring metrostationen ved DR Byen og det nye torv på hjørnet af Grønjordsvej og Amager Fælledvej.

Syd for Grønjordsvej anlægges et nyt fortovsprofil, som vil samle vejen på tværs. Fortovet vil suppleres med opgrænsende beplantning, som vil forbinde den eksisterende lommepark ved Grønjordskollegiet og det grønne areal omkring metrolegemet.



1. Grønjordsvej Snit

Grønjordsvej markerer begyndelsen på Amarlinie, men vejprofil vil være stort set uændret. Belægningen kan udskiftes med Amarlinie mosaik og mindre gadelommer introduceres som nye mødelokaler. Det offentlige rum foran den kommende journalisthøjskole foreslås belagt med grøn mosaik med nye træer og vegetation med Amager Fælled-karakteren.



I dag



Fremtidigt snit 1:200

1. Grønjobsvej

Beplantningsstrategi

En fortsættelse af Amager Fælled

Vegetationen på Amager Fælled er et stykke unik natur, som er kendetegnet ved tæt lav beplantning og hurtigvoksende pionerarter.

Naturen fra fælleden trækkes ind på Grønjobsvej, hvor mindre træer som Engriflet Hvidtjørn og Mirabel, samt større hårdføre buske som Havtorn, Slåen og Hyld befolker gaderummet og vil danne rum og læ fra vest.

Bunddækket vil blive en forlængelse af den lille Amager skov, som vil have karakter af en næringsfattig eng, hvor vegetationen vil bestå af græsser som f.eks. Hjertegræs og Harril, samt blomstrende urter for at fremme insektlivet.



Eksempler på træer



Engriflet Hvidtjørn



Mirabel

Eksempler på buske



Slåen



Hyld

Eksempler på bunddække



Hjertegræs

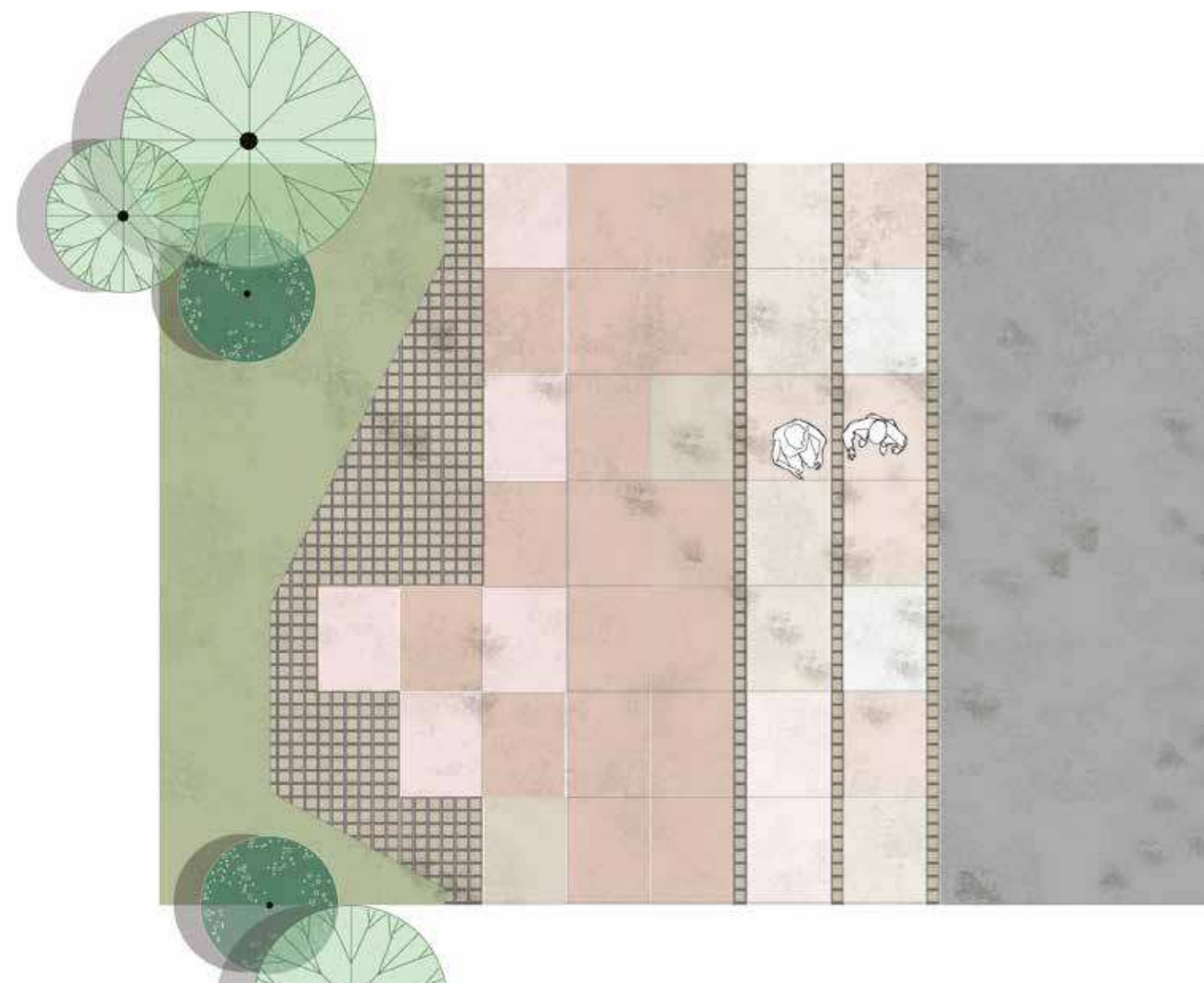


Harril

1. Grønjordsvej

Mosaik Koncept

Mosaikken starter på 'Amarlinie', som et traditionelt Københavnerfortov. Københavnerfortovet vil tilpasse sig det eksisterende landskab, som omfavner Nordeas kontorbygning, hvor mindre opholdslommer af chaussésten vil invitere folk til at tage ophold i nærhed til metro stationen. Fugebredden vil øges i takt med, at chausséstensbelægningen kommer tættere på den eksisterende vegetation ved Nordea, således høje græsser vil kunne etablere sig. I kanten af chausséstene vil høje græsser og buske danne ryg og læ for personer der tager ophold.



Opholdslomme med bænke



Grønne fuger



Grøn Lomme



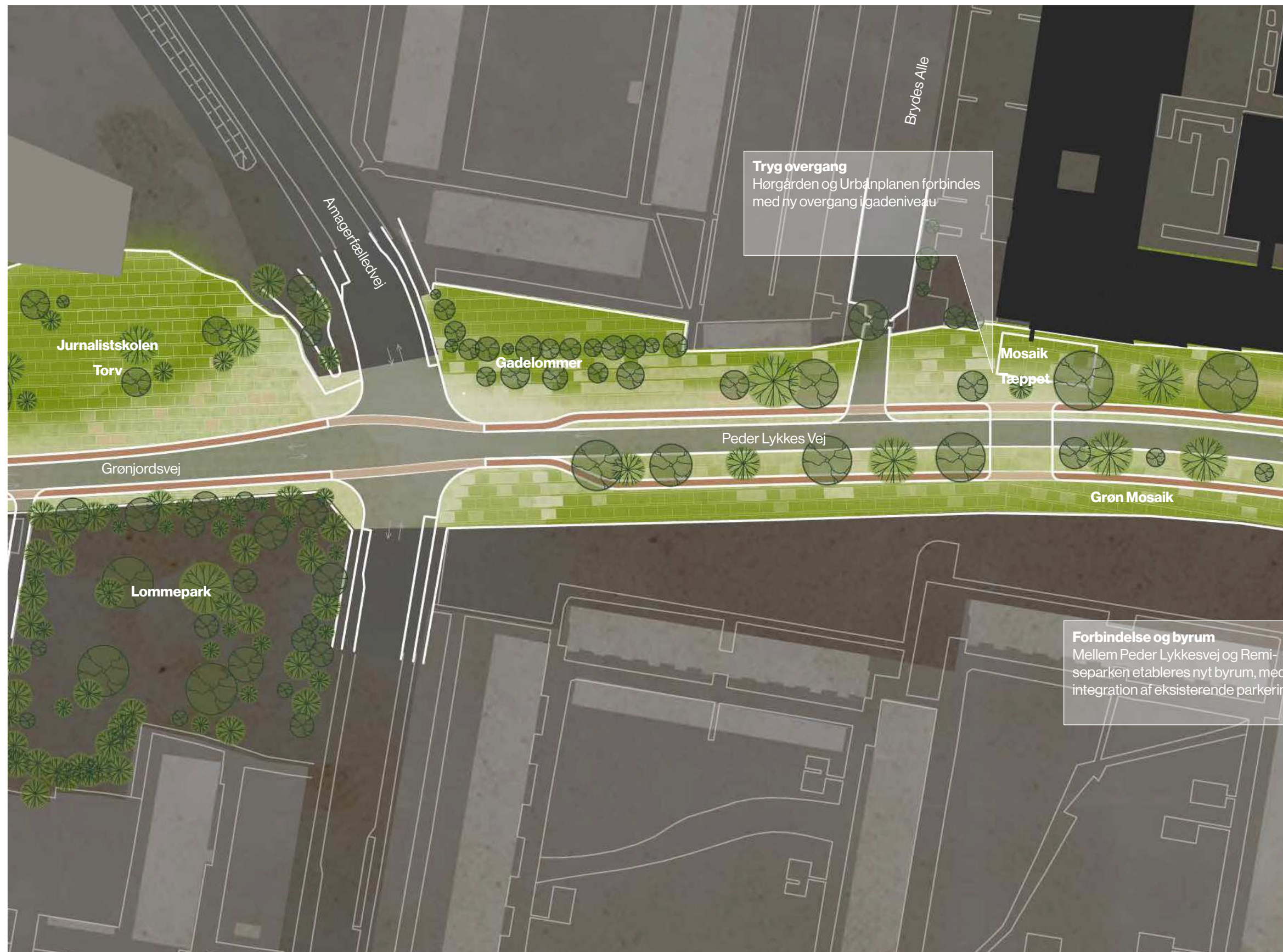
Teglklinker

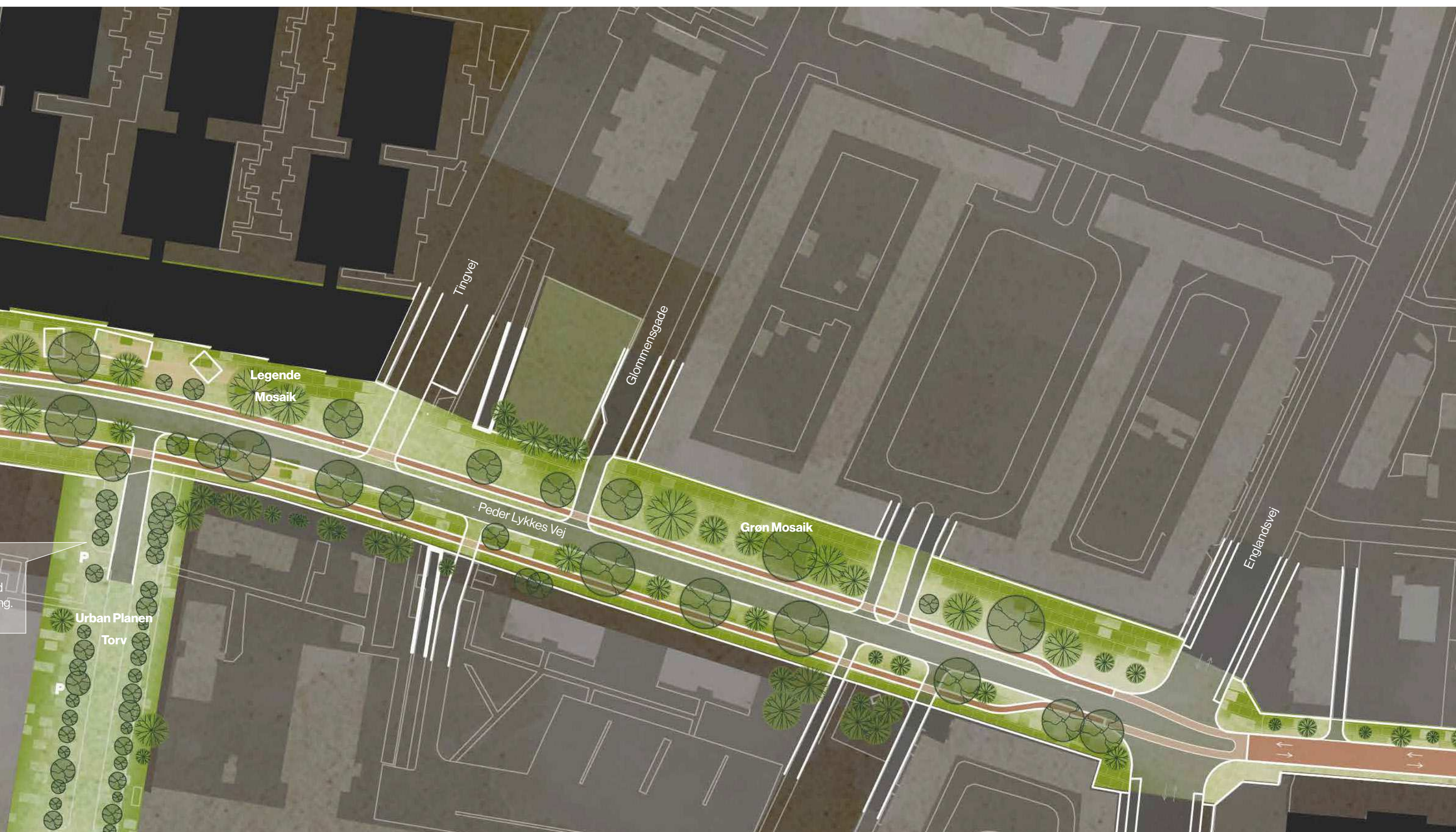
2. Peder Lykkes Vej ved Peder Lykkes Skolen

Anden delstrækning af Amarlinien ønsker at skabe et byrum for mennesker ved at omdisponere det eksisterende vejudlæg på Peder Lykkesvej ved Peder Lykkes skolen, således den unødne plads til bilisme i fremtiden vil reduceres markant og give plads aktiviteter i nærhed til skolen, bløde trafikanter og bynatur.

Der foreslås at vejen begrænses fra fire til to bilspor - et i hvert kørselsretning. Det vil medføre øget trafiksikkerhed omkring skolen, skaber tryghed og gøre plads byliv. En hævet flade vil blive etableret på tværs af Peder Lykkes Vej, og være med til at sænke trafik hastigheden og forbinde Skolen, Hørgaarden og Urbanplanen påny. Det vil skabe en fornyelse af området, og samle på tværs af det brede og trafikerede vejtracé, som hører fortiden til. Den frigjorte plads vil ligeledes danne grobund for at kunne etablere en grøn sammenhæng mellem Amager Fælled, Urbanplanen og videre ind i Sundby.

Med en omprioritering af byrummet vil Peder Lykkes skolen redefineres og opleves som hjertet af området og fungere som mødested mellem delområderne.



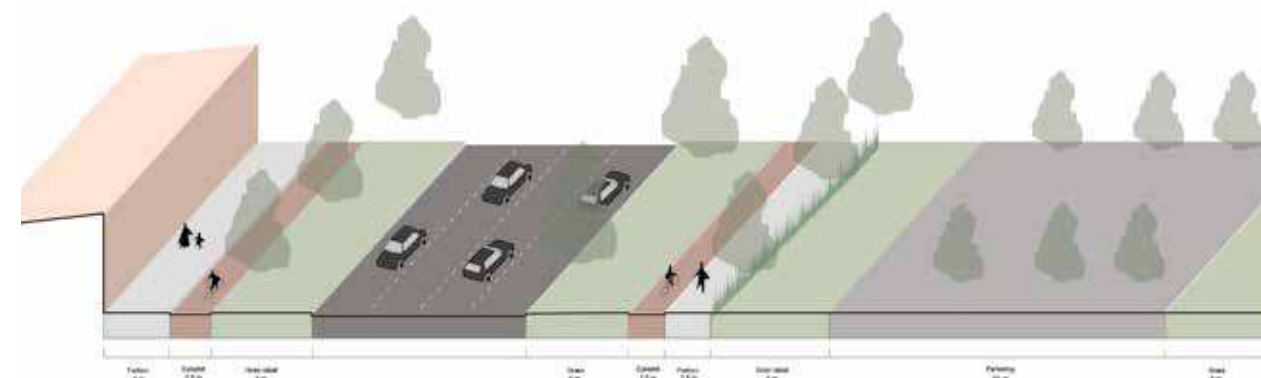
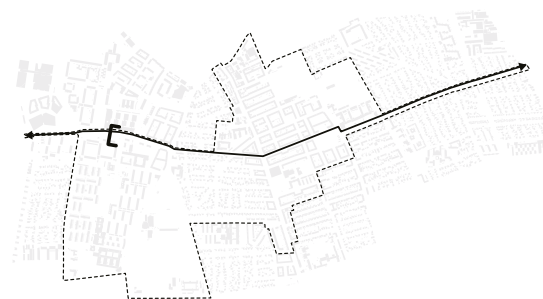


2. Peder Lykkes Vej ved Peder Lykkes Skolen



2. Peder Lykkes Vej ved Peder Lykkes Skolen Snit

Peder Lykkes Vejs gadeproile bliver radikalt anderledes med et nyt, indsnævret trafikareal, reduceret til kun to bilbaner. Foran skolen skabes et stort byrum, beklædt med grøn mosaik og forvandlet til et trygt, børnevenligt rum.



I dag



2. Peder Lykkes Vej ved Peder Lykkes Skolen

Beplantningsstrategi

Byskoven

Den anden delstrækning af 'Amarlinien' vil naturtypen tage udgangspunkt i de eksisterende store skovtræer, som står langs vejen på Peder Lykkes Vej, hvor Spidsløn og Fuglekirsebær præger gaderummet.

Gaderummet ved Peder Lykkes Vej er bredt, hvilket giver mulighed for at etablere flere store træer og lave en større sammenhængen byskovbeplantning. Træernes placeres, således at det er muligt for lyset at trænge ned gennem træernes kroner til skovbunden, hvilket giver en varieret beplantning i underskoven. I lysningerne og i skovbunden vil der blive plantet spiselige buske, såsom hindbær, brombær, ribs og solbær med en bund af spiselige urter af skovjordsbær, vild gulerød og ramsløg, som vil blive suppleret af græsser.

Skoven vil indbyde til at blive benyttet af både naboer som vil tage ophold, samt til skolebørn, der kan gå på opdagelse i skovbunden og til at indsamle bær og lære om spiselige planter.



Eksempler på træer



Fuglekirsebær
Eksempler på buske



Spidsløn



Ribs
Eksempler på bunddække



Solbær



Skovjordsbær



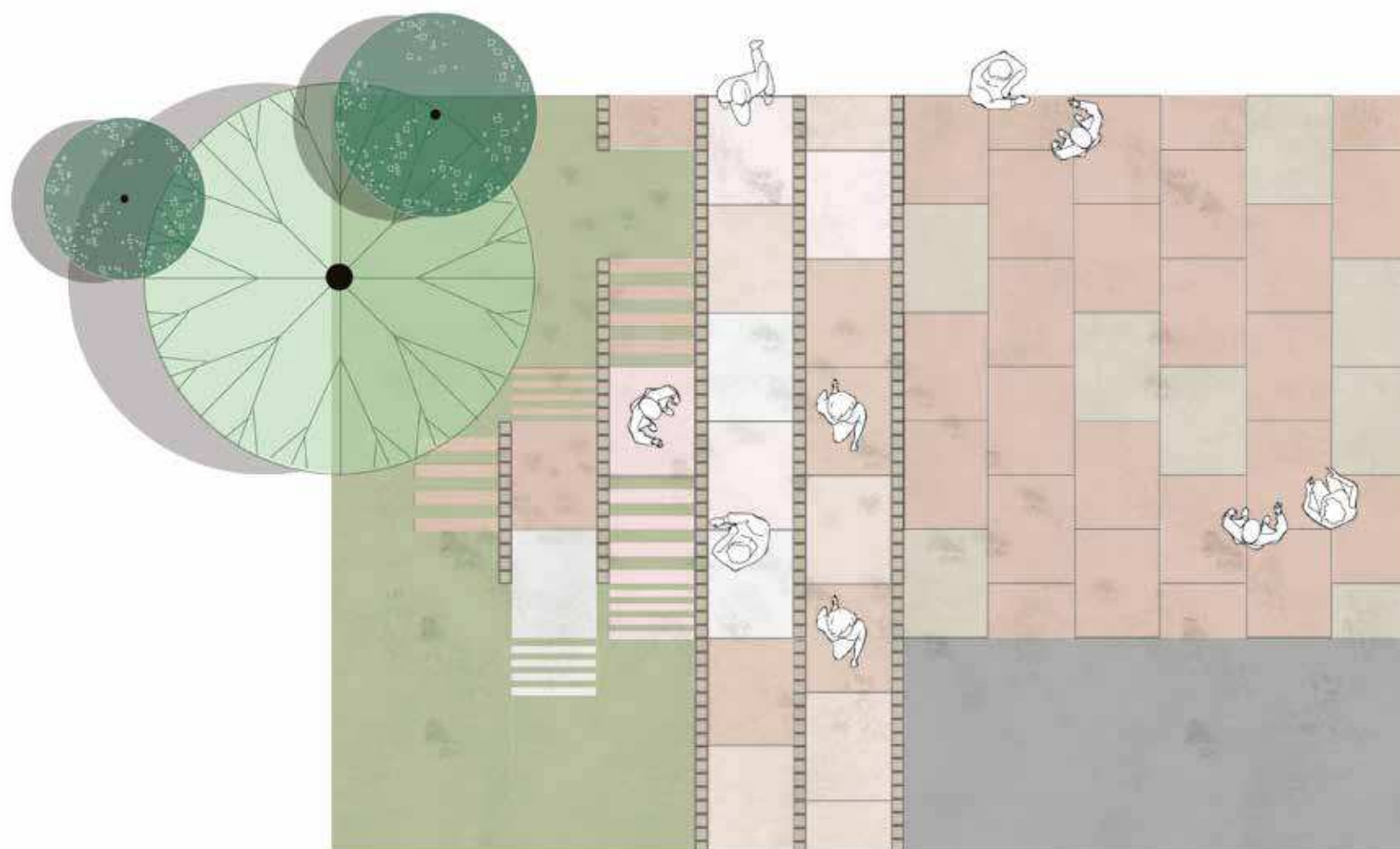
Vild gulerød

2. Peder Lykkes Vej ved Peder Lykkes Skolen

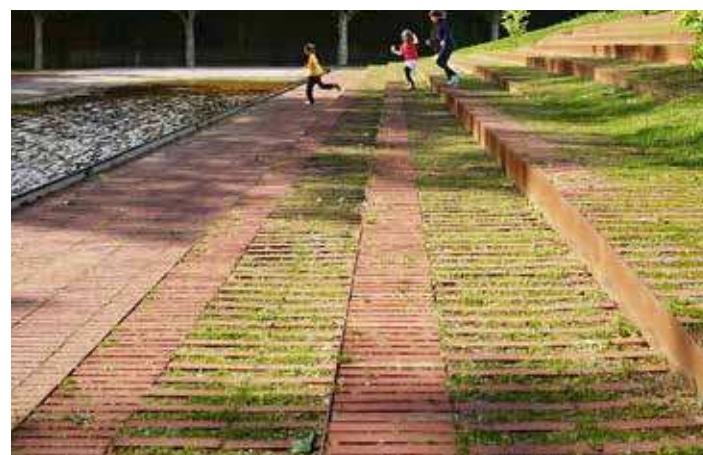
Mosaik Koncept

Mosaikkens kendetegn ved Peder Lykkes Skole er fleksibilitet og evne til at skabe store, varierede og trygge omgivelser i gadebilledet. Det vil danne en sammenhængende og nuanceret forplads til skolen og ankomst til Urbanplanen.

Et bygulv af fliser vil krydse gaden, som graduerer og opløses i nærhed til skolen, hvor striber af store grusfuger vil skabe en varierende ophold- og aktivitetszone med græsser, buske og spiselige urter.



Flisetæppe



Grønne fuger



Legende landskab



Legende skulptur

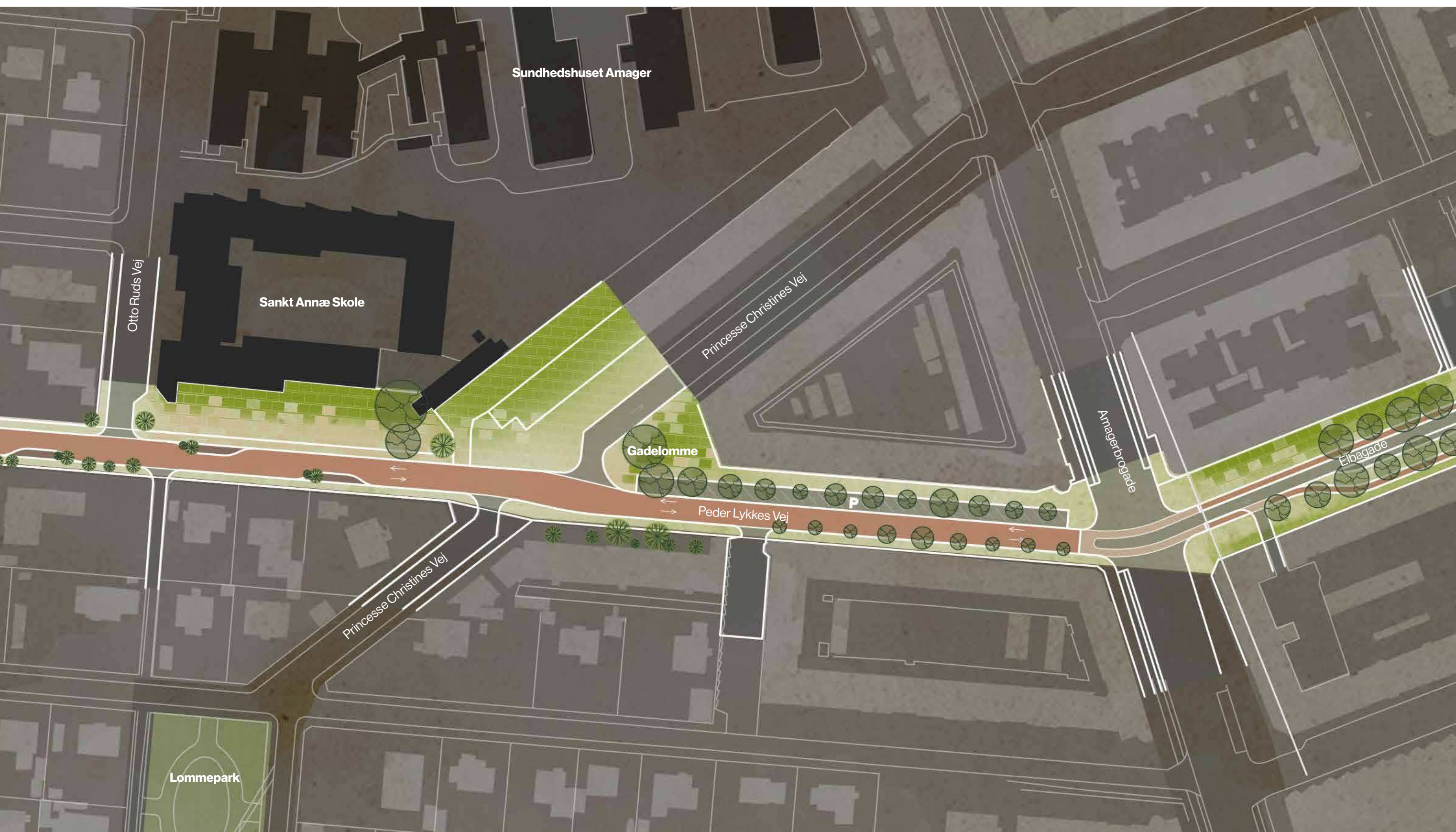
3. Peder Lykkes Vej

Den tredje delstrækning på Amarlinien er den smalle del af Peder Lykkes Vej, som løber gennem det eksisterende villaområde og forbinder Englandsvej og Amagerbrogade.

Her vil vejprofilen omlægges til brolægning med fartnedsættende foranstaltninger i form af beplantede lommer, opholdsmuligheder og belægningsskift for at indikere at vejen er på de bløde trafikanters præmisser.

Mosaikken vil knytte sig til den eksisterende lommepark og forarealet til Sankt Annæ skole, som medfører, at disse integreres i det fremtidige gaderum.



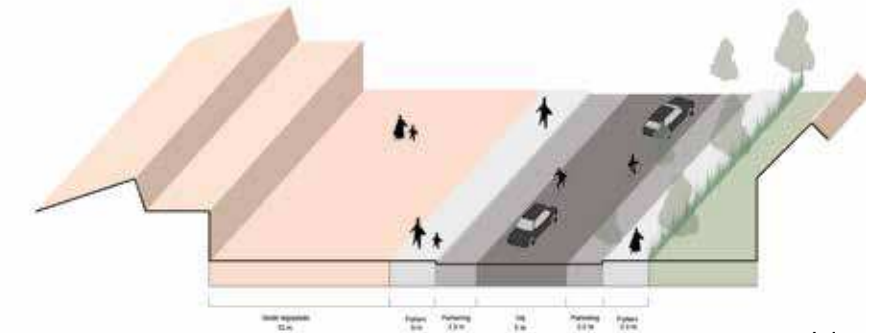
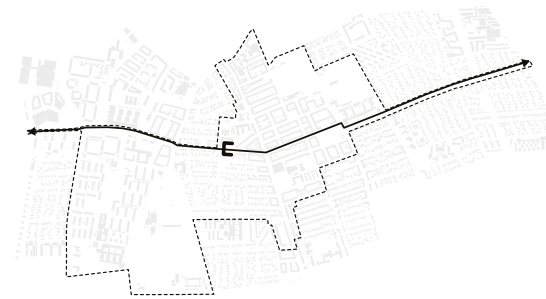


3. Peder Lykkes Vej

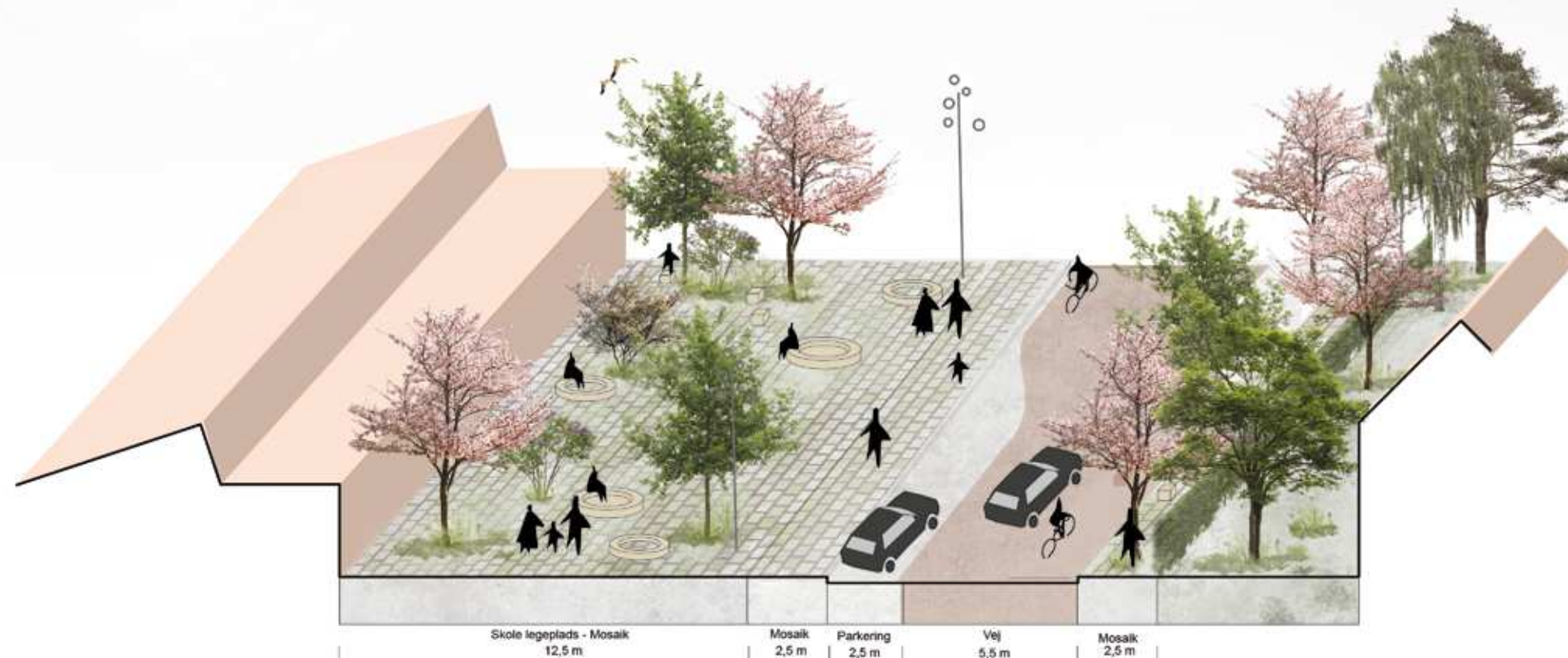


3. Peder Lykkes Vej Snit

Denne strækning af Peder Lykkes Vej får et nyt gadeprofil som en cykelgade. Antallet af parkeringspladser reduceres og der belægges med chaussésten til et fælles vejtracé hvor cyklisterne prioriteres.



I dag



Fremtidigt snit 1:200

3. Peder Lykkes Vej

Beplantningsstrategi

Haverne

Den smalle del af Peder Lykkes Vej og tredje delstrækning er en villavej med forhaver, som er orienteret mod gaden, hvilket giver den et havepræg og trækker skalaen ned ifht. den vestlige og bredde del af Peder Lykkes Vej.

Gaderummet er fint flankeret af Rønnetræer, som vil blive suppleret af mindre blomstrende træer og buske i form af Japansk kirsebær, Bærmispel, Syren og diverse frugttræer for at styrke havekarakteren, men også for at tiltrække insekter og tilgodese fugleliv i gaden.

Plantebedenes placering i gaderummet vil naturligt vil sænke trafikhastigheden yderligere og derved øge trafik-sikkerheden for bløde trafikanter og kvarterets beboere, som gør brug af gaden.

Træerne vil blive suppleret af en bunddækkende beplantning, der vil styrke havemotivet, som vil bestå af blomstrende stauder fra forår til efterår, hjemmehørende urter, stedsegrønne studegræsser og blomstrende løg.



Eksempler på træer



Japansk Kirsebær
Eksempler på buske



Bærmispel



Syren
Eksempler på bunddække



Prydæble



Røllike

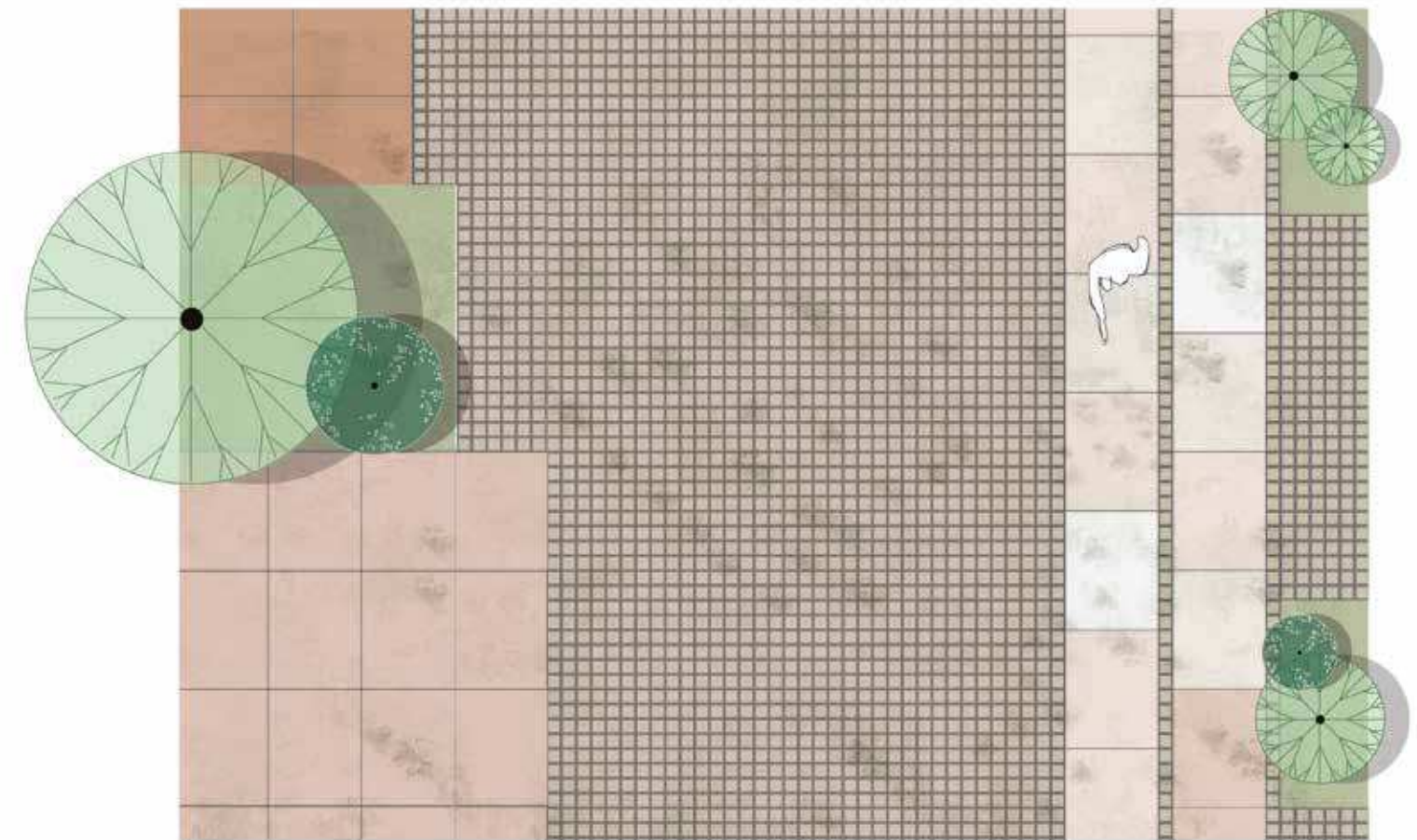


Prydløg

3. Peder Lykkes Vej

Mosaik Koncept

Mosaikken på den smalle del af Peder Lykkes Vej tilpasser sig den nye cykelgade hvor gaden brolægges med chaussésten cykel- og kørezonen markeres. Lommer til beplantning og ophold vil etableres i relation til chausséstensbelægningen, hvor kant-, sikkerheds- og opholdszonen markeres af farverige røde fliser, som vil stå i taktil og farverig kontrast til brolægningen og give plads til ophold, mødesteder, parkering og leg i forbindelse med skolen.



Kvarterets gader



Legende gade



Gade lomme



Grøn Kantzone

4. Elbagade og Filipsparken

Den fjerde delstrækning på Amarinie er Elbagade, som forbinder Amagerbrogade med Filipsparken. Her vil vejprofilen ændres markant ved at omlægge den to-sporede gade med parkeringsplader til en ensrettet gade med kørselsretning fra vest til øst.

Den eksisterende beplantning vil blive suppleret med flere træer, samt beplantning i øjenhøjde, der rytmisk vil skabe opholdslommer, arealer til cykelparkering og midlertidige parkeringspladser langs med Elbagade.

Mosaikken vil graduere og tilpasse sig indgangspartier, udadvendte stueetage, som vil samle gaden fra facade til facade.



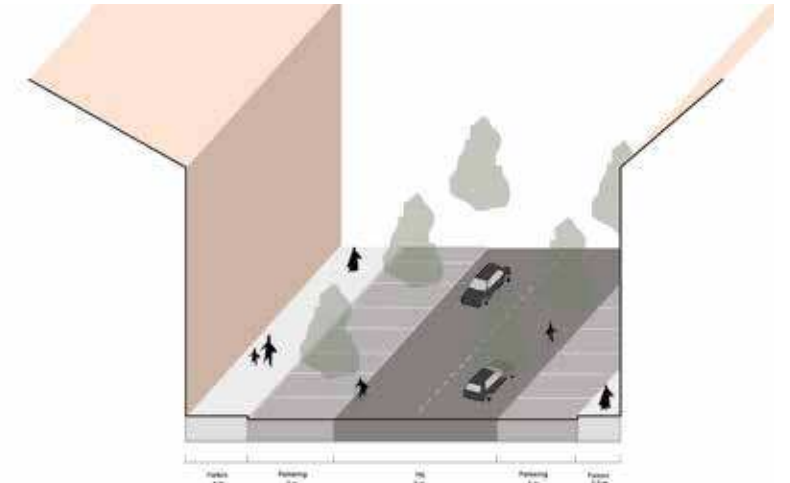
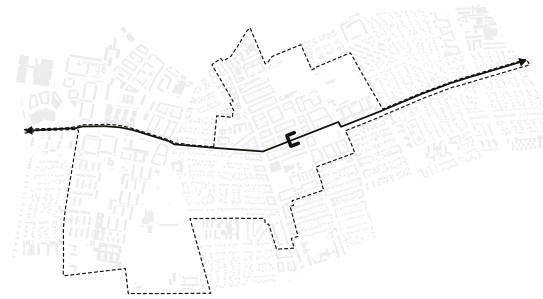


4. Elbagade som grøn allé



4. Elbagade Snit

Elbagade bliver et langt grønnere rum med et nyt gadeprofil. Parkering reduceres til én linje parallelparkering, og trafikpladsen reduceres til én bilbane. Elbagade bliver ensrettet for biler, men får cykelstier i begge retninger. En grøn mosaik etablerer rum omkring træer og skaber nye mødesteder.



I dag



Fremtidigt snit 1:200

4. Elbagade / Allémotivet

Beplantningsstrategi

Alléen

På Elbagade, som er den fjerde delstrækning, tilpasser det fremtidige landskab sig de eksisterende træer og Filipsparkens naturtypologi.

Røn og Lindetræer vil stå og skabe rytmiske grønne lommer langs med alléen, hvor mindre træer og større buskplantninger såsom Bærmispel og Kornel vil blomstre hvidt i foråret og sommeren, samt tiltrække mindre fugle.

Bunddækket vil være hårdføre og med blomster som dufter og blomstrer gennem hele sæsonen for tiltrække bier, sommerfugle og andre insekter.

Eksempler på træer



Røn



Lind

Eksempler på buske



Bærmispel



Kornel

Eksempler på bunddække



Mosebunke



Kamille

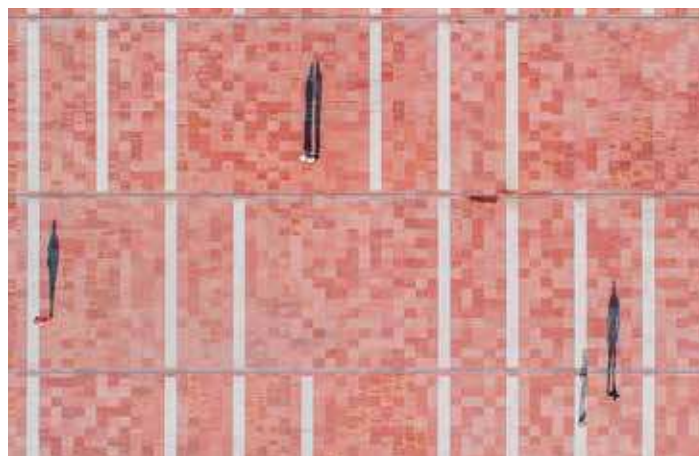
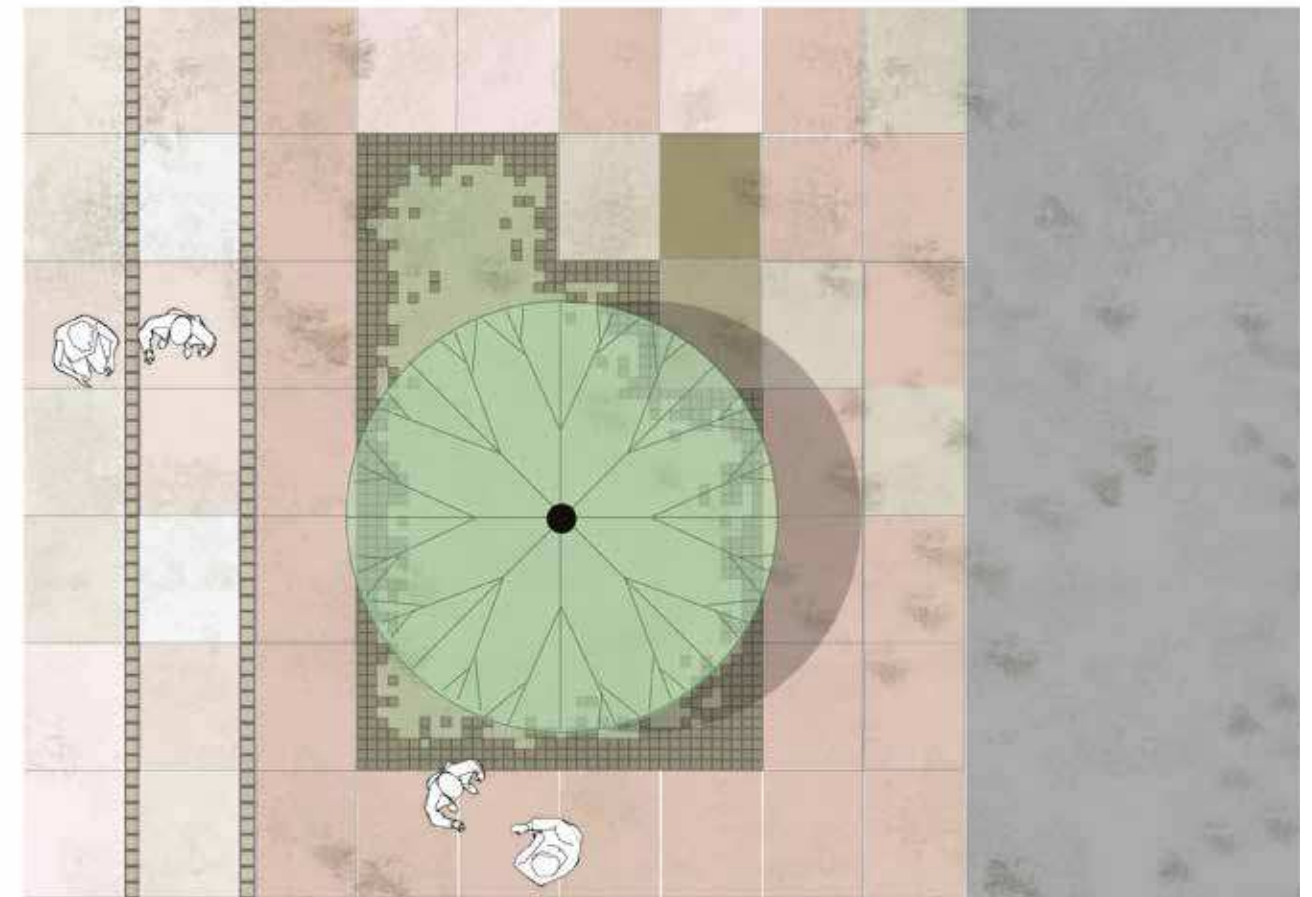


4. Elbagade

Mosaik Koncept

Mosaikkens formsprog og udtryk bliver mere regelmæssigt og rektangulært på Elbagade, som vil tilpasse sig de eksisterende træer og facader på karrébebyggelserne. Fortovsfliserne definerer grønne lommer, hvor chaussésten sættes mellem bagkant fortovsflise og fletter ind mod træet og tilhørende bundbeplantning. Cykelparkering vil ligeledes blive integreret mellem fliserne på felter af chaussésten med større græsfuger.

Bænke og siddemøbler placeres på kanten af de grønne og i nærhed til indgangspartier, som vil skabe plads til uformelle nabomøder og sociale interaktioner mellem forbipasserende.



Wayfinding Fortov



Grønne fuger



Grønne kantzoner



Mødesteder

4a. Filipsparken Plan

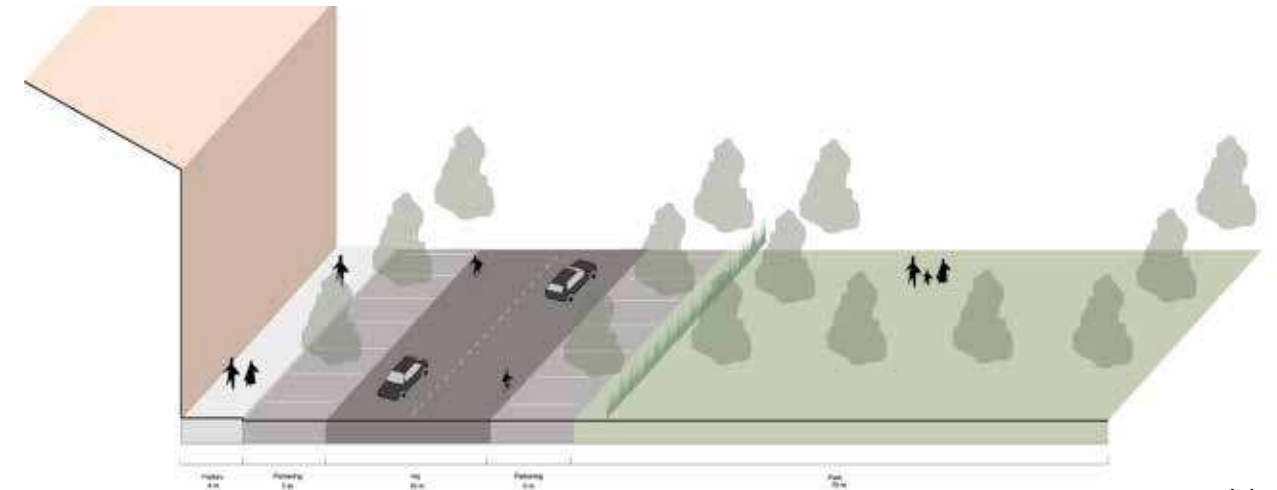
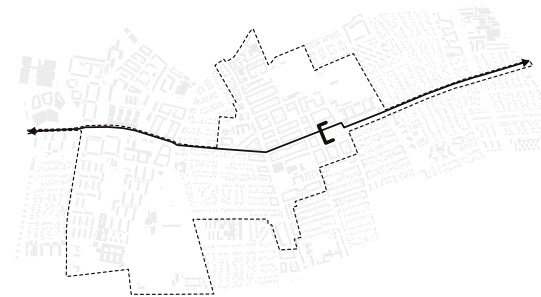


Fra Elbagade ankommer man til Filipsparken, som er kvartersparken i Italiens kvarteret. Gadeprofilet omlægges nord og nordøst for Filipsparken, så parken bliver en mere integreret del af Elbagade. Dele af Kastrupvej på det nordøstlige hjørne af Filipsparken skal indarbejdes og omlægges som del af det fremtidige greb, således at de bløde trafikanter sikkert kan ledes langs kanten af parken, over Kastrupvej og videre til Hospitalshaven.

Parallelt med den fremtidige dobbelttredede cykelforbindelse, vil der blive tilført flere træer for at udvide parkmotivet mod Elbagade, som vil markere sig og gøre parken mere synlig fra Amagerbrogade.

4a. Filipsparken Snit

Strækningen af Elbagade ud for Filipsparken bliver en forlængelse af parken. Biltrafikken her reduceres til én bilbane og parkering omdannes til parallelparkering, som giver langt mere plads til grøn mosaik på begge sider af gaden. En dobbeltrettet cykelsti løber langs parken og mod Italiensvej.



I dag



Fremtidigt snit 1:200

5. Hospitalsgrunden Plan



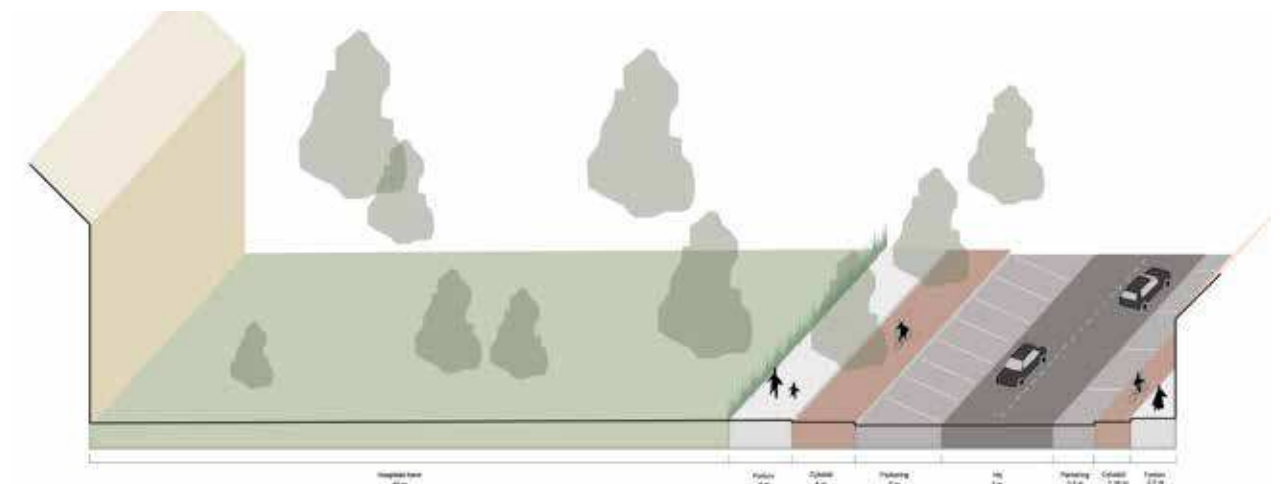
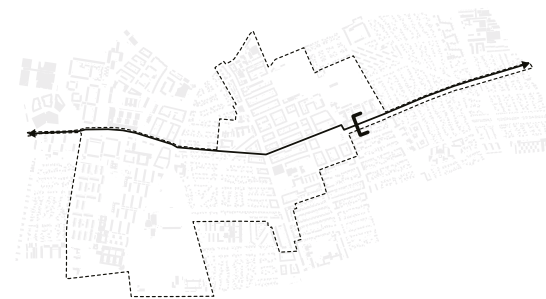
Forarealet til Amager Hospital foreslås omlagt til en stor sydvendt hospitalshave. Haverummet vil kunne anvendes af patienter og besøgende til hospitalet, og midlertidigt opholdssted for forbipasserende og brugere af Amarlinie.

De bløde trafikanter føres parallelt med hospitalshaven og kørebanen, som adskilles af de eksisterende træer og nye underbeplætning. Syd for kørebanen bevares de eksisterende parkeringspladser.

5. Italiensvej (hospitalet)

Snit

Italiensvejs gadeprofil ændres ved at parkering flyttes til den sydlige side og området foran hospitalet omdannes til et åbent grønt offentligt rum. En dobbeltrettet cykelsti løber videre mod Amager Strand.



I dag



Fremtidigt snit 1:200

5. Filipsparken og hospitalsgrunden

Beplantningsstrategi

Filipsparken og landskabet foran hospitalet bindes sammen på tværs af Kastrupvej gennem beplantningen. Store Engriflet Hvidtjørn og Egetræer karakteriserer området omkring hospitalet, som giver stemning og rumlighed til hele gadeforløbet, og har en stor attraktionsværdi i efteråret grundet deres efterårsløv.

Det mellemste vegetationslag vil bestå af Snebollebuske og Sargentæbler, der vil tilføre hvide farver til det grønne parkrum med deres hvide blomster.

Hospitalshavens bunddække vil blive suppleret af et bunddække af hjemmehørende urter og gamle lægeurter, såsom Kvæsurt, Sæbeurter, Oksetunge, Jernurt, Kamille, Salvie etc., som tiltrækker bier, sommerfugle og insekter, samt knytter sig til hospitalets funktion.



Eksempler på træer



Engriflet Hvidtjørn



Eg



Snebollebusk



Sargentæble

Eksempler på bunddække



Lav beplantning såsom Hvidtørn dominerer



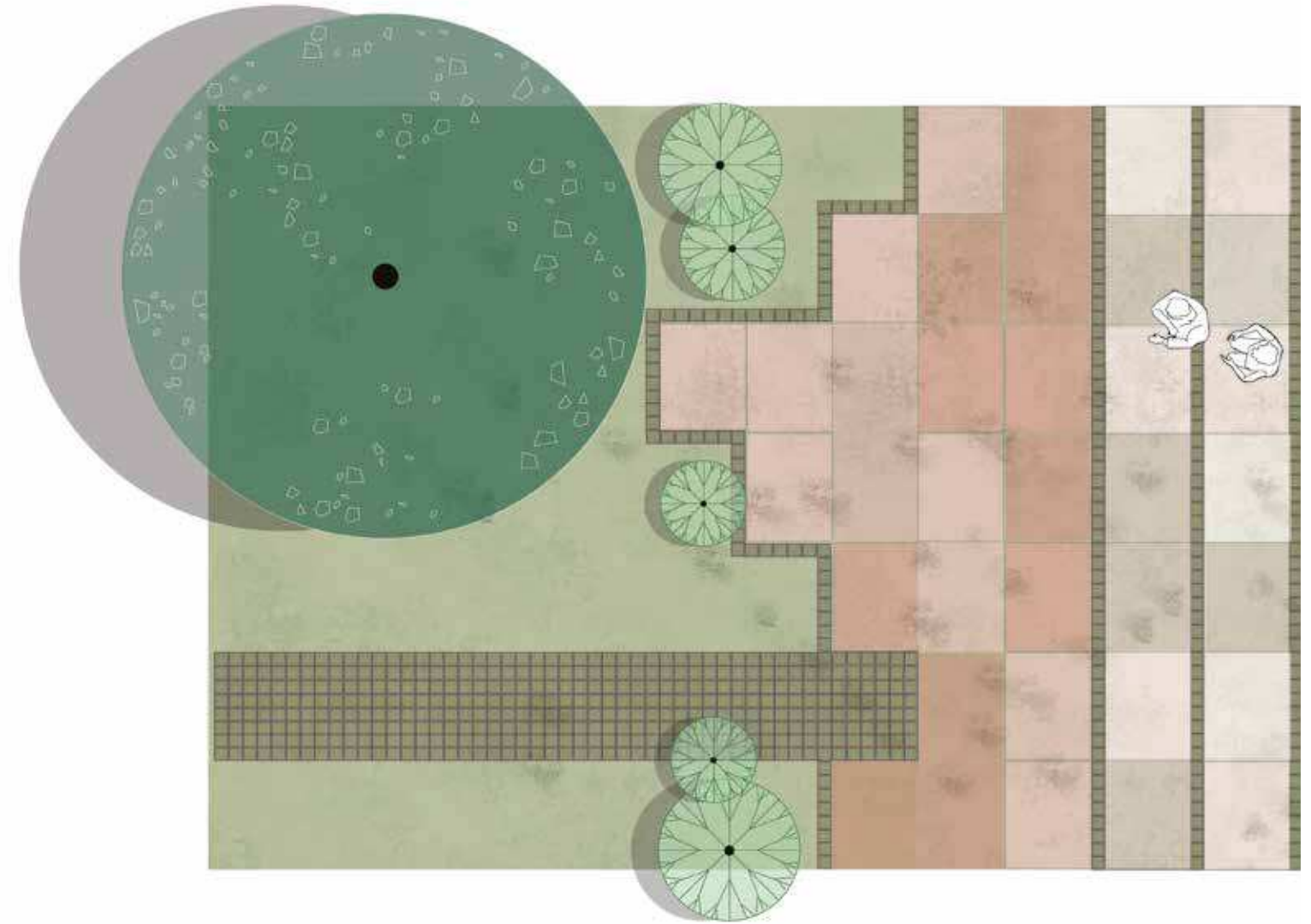
Kamille

5. Filipsparken og hospitalsgrunden

Mosaik Koncept

Mosaikken vil opløse barrierer og overgange mellem Filipsparken og Hospitalsgrunden, hvor krydset i Kastrupvej skal omdisponeres for at tilgodese de tværgående bløde trafikanter og for at forbinde de to parkrum på tværs af Kastrupvej.

Farverige fliser træder ind på hospitalområdet græsplæne og åbner op i hækken, således den nyskabe kantzone vil invitere kvarterets naboer til at besøge og benytte haven. Hospitalets patienter og besøgende vil samtidigt kunne nyde haven ved hospitalsbesøg. Ydermere vil den nye grænse diskret markere skellet mellem de offentlige og hospitalets egne arealer.



Lokal oase i Hospitalshaven



Sundhedssti gennem hospitalshavens natur



Fremhæve smukke eksisterende træer



Rum til simpel sport

6. Italiensvej og Strandparken

Italiensvejs overordnede grønne struktur bevares med en ensrettet kørebane på hver side af parkstrøget.

Parken udvides og der etableres en dobbeltrettet cykelsti gennem et strandinspireret landskab, som leder cyklister sikkert gennem parken og giver dem en sammenhængende grøn oplevelse fra Hospitalshaven til Amager Strandpark. De eksisterende træer suppleres med flere træer og underbeplantning for at understøtte strandmotivet. Langs kanten af parken vil mosaikken graduere i befæstelsesgrad og tilpasse sig eksisterende træer og tilstødende veje, som vil skabe naturlige pausesteder.



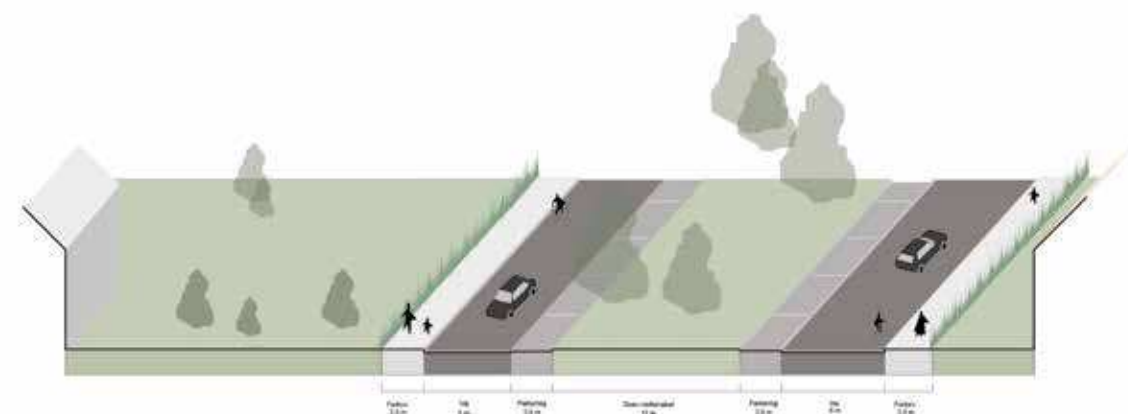
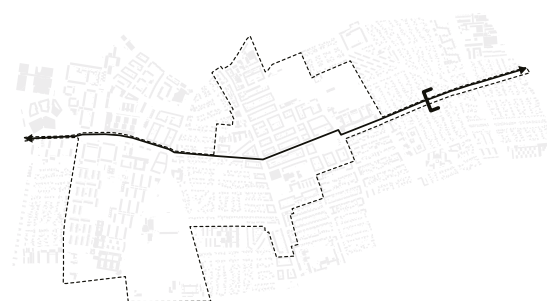


6. Italiensvej Strandparken



6. Italiensvej Strandparken Snit

Italiensvejs gadeprofil ændres for at give mere plads til parkbæltet i midten. Vejanlæg indsnævres og parkeringspladsen reduceres til små parkeringslommer. En dobbeltrettet cykelsti løber på en side af det grønne område, som slynger sig rundt om træerne fra tid til anden.



I dag



Fremtidigt snit 1:200

6. Italiensvej Strandparken

Beplantningsstrategi

Klitlandskabet og lagunens natur trækkes ned gennem Italiensvej til Hospitalsgrunden

Den fremtidige strandpark vil tage afsæt i det nærliggende klit- og lagunelandskab ved Amager Strandpark, hvor eksisterende birketræer suppleres med flere birketræer samt fyrretræer. Birketræerne vil med deres karakteriske hvide stammer og lette løv stå i kontrast til fyrretræernes stedsegrønne nåle og rødbrune stammer.

Bundplantningen vil supplere strandmotivet med stedsegrønne buske af bjergfyr og havtorn, der vil blive placeret punktvis i parken blandt sandhjælme, harekløver og mærehalm, der tilsammen skaber en smuk stemning af strand på strækningen.



Eksempler på træer



Skovfyr



Birk

Eksempler på buske



Bjergfyr



Havtorn

Eksempler på bunddække



Harekløver

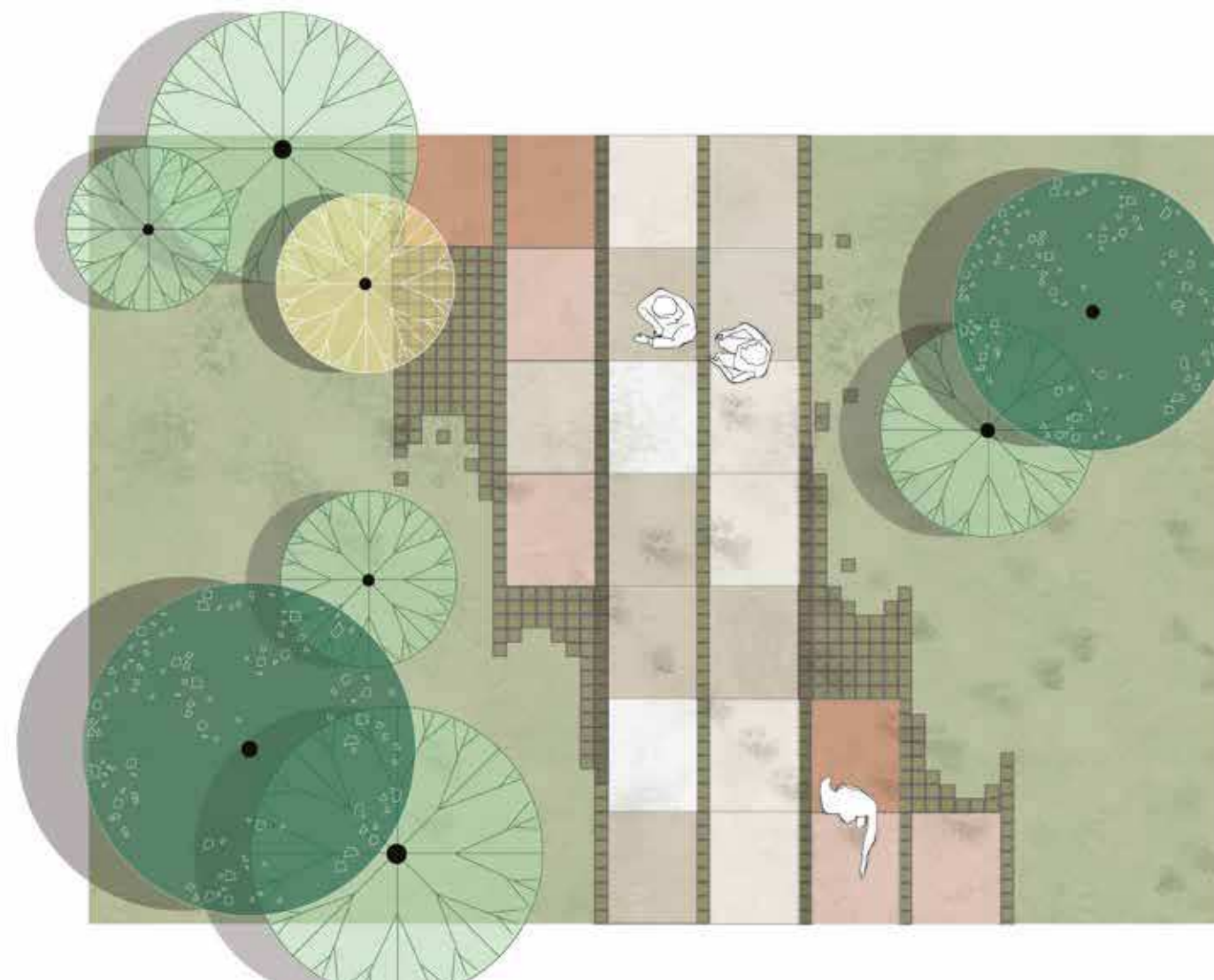


Sandhjælme

6. Italiensvej Strandparken

Mosaik Koncept

Mosaikken vil bevæge sig langs Italiensvej, og danne mindre pladser, som små aflejringer i et klitlandskab. Chausséstensbelægningen vil skabe små lommer med tilknyttede opholdsmøbler, hvor naboer og forbigående kan tage en pause eller til det månedlige loppemarked eller fællesspisning i sommerhalvåret.



Cykelsti gennem grønt tracé



Flisebelægning opløses i det grønne



Strandbeplantning



Lokalt Loppemarked

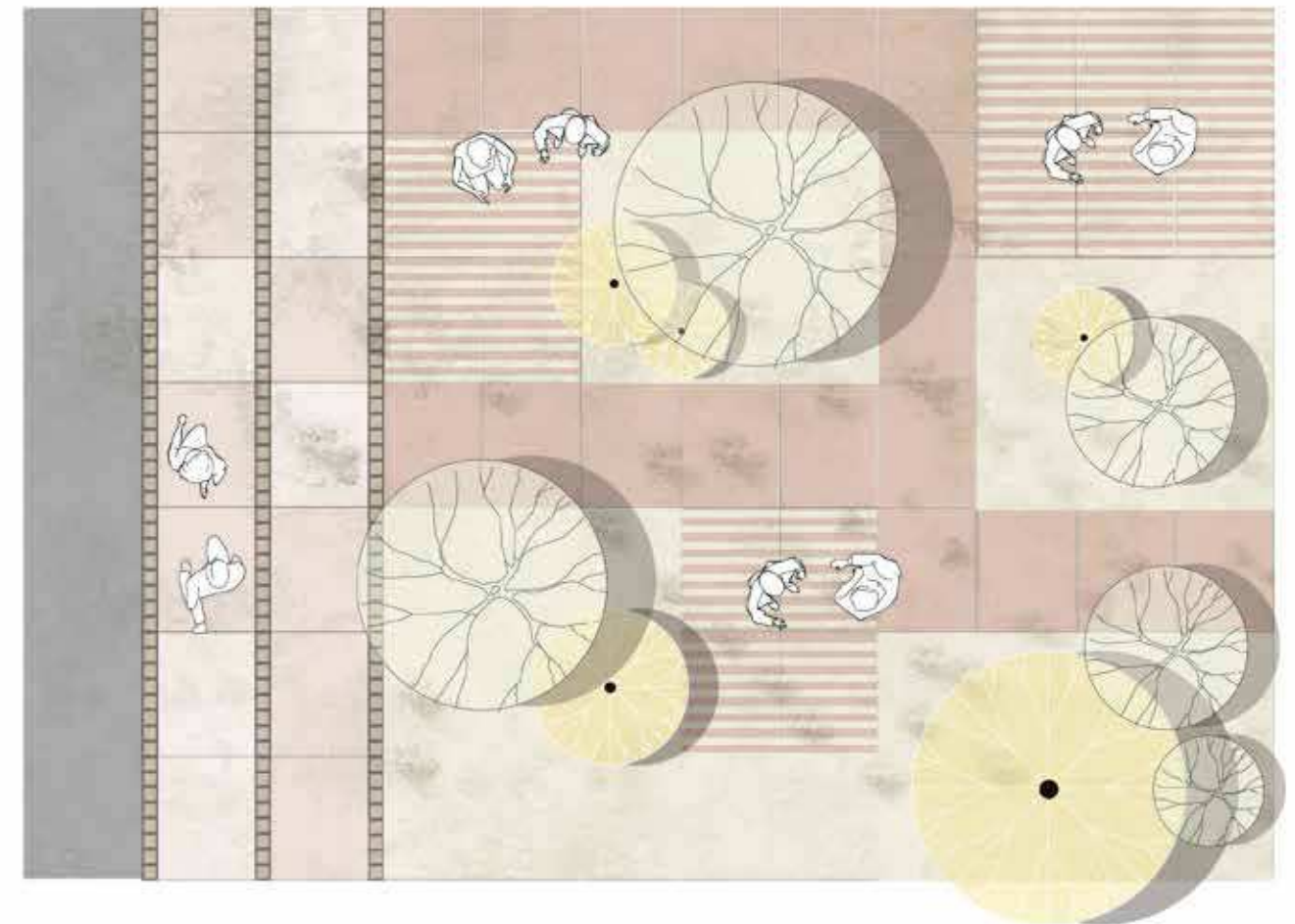
6a. Amager Strand Plan



For enden af Italiensvej Strandpark møder man horisonten ud over Amager Strand og Øresund. Et udsnit af Amagerstrandvej ud fra den fremtidige parkstrækning vil omlægges til en stor hævet plads, som vil forbinde de to grønne områder på tværs og øge trafikssikkerheden for bløde trafikanter, der færdes mellem parkerne. Pladsen vil agere naturligt pejlemærket for den østlige del af Amalinien

6a. Amager Strand Mosaik Koncept

Langs Amagerstrandvej vil der blive etableret et fortov med mosaikker af belagte og beplantede felter, som graduerer ud i lagunelandskabet. De større belagte felter vil være af røde fortovsfliser, hvor de grønne felter med fyrretræer og stedsegrønne buske vil skabe karakter.



Amager Strand landskabet



Organisk strandmøbler



Plads til strandsport



Plads til strandsport

6a. Amager Strand

Ankomst



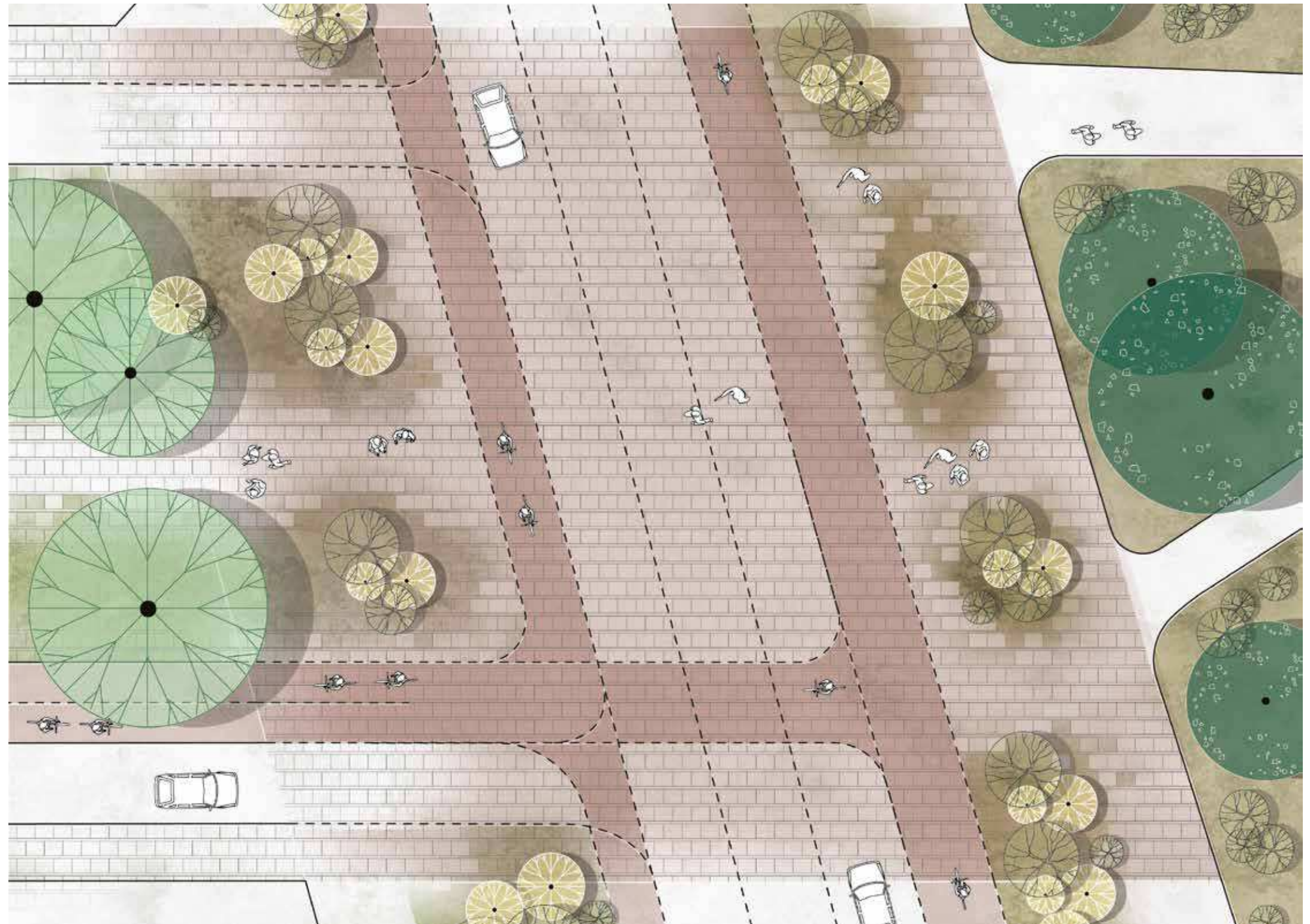
6a. Amager Strand Plan

Ved Amager Strand breder mosaikken sig ud i en pladsdannelse, der griber fat i stranden på strandsiden af Amager Strandvej og vil markere sig i belægningen og agere pejlemærke for Amarline. Pladsen hæves fra vejbanen, således en sikker overgang etableres for bløde trafikanter, der bevæger sig til og fra stranden via Amarlinie.

Strandpladsen beplantes med store enkelt- og flerstammet fyrretræer, samt stedsegrønne buske af bjergfyr, som suppleres af variende terræn, der skabes af mindre klitformationer. Disse tilplantes med bunddækkende beplantning såsom Marehalm og andre hårdføre græsser.

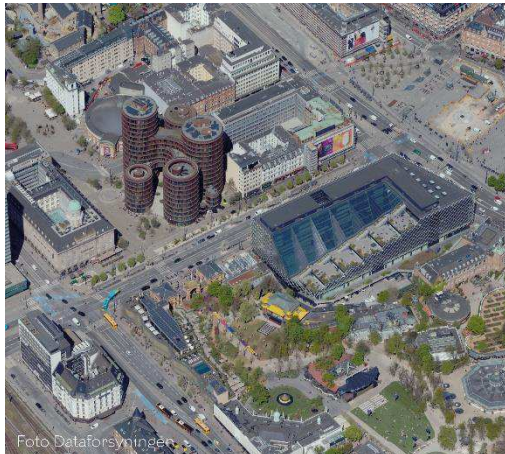
Mindre opholdslommer med bænke i større og mindre grupper vil etableres i nærhed til klitlandskabet, som skaber læ og intime rum, der inviterer til pauser og længerevarende ophold.

Fra Strandpladsen vil det være muligt at benytte Kilometerbroen for at komme ud til Amager Strandpark.





TM154 Midlertidigt byrumsforsøg i Vesterbro Passage



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder to scenarier til midlertidige Byrumsforsøg i Vesterbro Passage. Der omdannes et trafikeret byrum til en indbydende midlertidig opholdszone midt i byen.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat vedr. midlertidigt byrumsforsøg i Vesterbro Passage.

Ved Budget 2022 blev der afsat 5,6 mio. kr. på anlæg i 2022-2025 til en trafikanalyse og planlægning af en bypark ved Vesterbro Passage. Trafikanalysen blev afleveret til ØU 4. juni 2024. Herefter er plansporet for "Grønt byrum, Vesterbro Passage" igangsat. I plansporet udarbejdes tekniske foranalyser, og resultaterne af det midlertidige byrumsforsøg forventes at kunne indgå i baggrundsmaterialet for den fremtidige arkitektkonkurrence, der også er planlagt i projektets planfase.

Indhold

Med dette projekt etableres et forsøg med et midlertidigt byrum i seks måneder fra maj til november 2026 på strækningen mellem Bernstorffsgade og H.C. Andersens Boulevard. Formålet vil være at undersøge, hvorledes byrummet kan bruges af besøgende i området, og hvordan det bedst indrettes til den brug, der finder sted om dagen såvel som om natten.

Der foreslås to mulige scenarier, der adskiller sig fra hinanden i forhold til, om der er lukket helt af for trafik, eller om der er en busluse på strækningen. I begge scenarier fastholdes cykeltrafikken, og der nedlægges ni parkeringspladser i seks måneder fra maj til november 2026. Dette skaber plads til at skabe et midlertidigt byrum, der kan anvendes til ophold og aktiviteter for byens besøgende og brugere. For at skabe en attraktiv ramme for ophold indrettes byrummet med op til 50 midlertidige træer i pletter, københavnerbænke, midlertidig belysning, affaldskurve, og der udformes forskellige aktivitetszoner. Træerne skal så vidt muligt genbruges i andre projekter efterfølgende.

Det er vurderet, at for at forsøget kan tilvejebringe målbare og realistiske resultater, skal forsøget minimum køre i seks måneder og have en byrumsmæssig kvalitet, således at der kan måles på brug og adfærd. Dvs. at hvis rummet indrettes med så få byrumselementer, at folk ikke kan eller har lyst til at bruge det, kan evalueringen efterfølgende ikke bruges i



arkitektkonkurrencen. Derudover er der en risiko for, at en negativ respons på lukningen af et så centralt byrum resulterer i en modstand mod en fremtidig bypark.

Før, under og efter forsøget vil forvaltningen gå i dialog med Indre By og Vesterbro Lokaludvalg. Der vil blive udført bylivs- og mobilitetsregistrering, målinger, og i slutningen af projektperioden gennemføres en evaluering af forsøget.

Det skal bemærkes, at der med begge scenarier forventes betydelige udfordringer med den trafikale afvikling i området omkring Vesterbro Passage og Hovedbanegården.

Dette skyldes, at den trafikale analyse, som er udarbejdet i forbindelse med projektet, indikerer, at en lukning af Vesterbro Passage vil påvirke fremkommeligheden for biler og busser negativt, hvorfor der i trafikanalysen er foreslået at der etableres nogle anlægstiltag som kan sikre en realistisk trafikafvikling. Disse anlægstiltag kan ikke etableres som midlertidige løsninger. Derfor vil der i de to nedenstående scenarier etableres midlertidige anlægstiltag.

Det skal ydermere bemærkes, at der forventes en ekstraordinær lang godkendelsesproces fordi de trafikale løsninger, der som minimum kræves for at kunne gennemføre en lukning, forventeligt vil afføde en dialog med politiet, der kræver et meget gennearbejdet tegnings- og baggrundsmateriale, og med regionen omkring busruter. Det vurderes derfor ikke muligt at gennemføre forsøget i 2025.

Scenarie 1 – Midlertidigt byrum uden bil- og bustrafik

Der opstilles midlertidige træer i pletter, bænke, affaldskurve, midlertidig belysning, og der udformes forskellige aktivitetszoner. I dette scenarie afspærres Vesterbrogade (Vesterbro Passage) fra H.C. Andersens Boulevard for busser og biler. Gennemkørsel for cykler fastholdes. Der etableres en busbane på Hammerichsgade fra Studiestræde (Axeltorv) til krydset Bernstorffsgade/Tietgensgade.

Vurdering fra Movia

På baggrund af blandt andet Trafikanalysen af en bypark i Vesterbro Passage, vurderer Movia, at en midlertidig lukning af Vesterbro Passage på 6 måneder, hvor busserne omlægges ad Hammerichsgade, hvorved Rådhuspladsen mister betjening, kan medføre en merudgift på busdriften på 2,4 mio. kr. Det er et meget usikkert skøn, da den medfølgende trængsel ved lukning af passagen uden særlige afbødende foranstaltninger, som i Trafikanalysen, ikke kendes. Trængslen vil påvirke buskørertiderne og dermed busøkonomien. For nuværende har Movia dog ikke grundlag for at vurdere det nærmere.

Det skal desuden bemærkes at en forlænget buskøretid som følge af trængsel, kan medføre behov for flere busser for at opretholde den samme service. Disse busser har operatørerne ikke, hvorfor en konsekvens kan blive at servicen (frekvensen) på de trængselsberørte buslinjer må nedsættes – hvilket også vil få konsekvenser i de nabokommuner buslinjerne betjener. Bemærk at det ikke kun vil berøre de buslinjer der omlægges fra Vesterbro Passage til Hammerichsgade (2A, 5C, 250S), men også øvrige linjer i influensområdet. Derudover er det en faktor hvornår på året det 6 måneders forsøg skal løbe over – sommerhalvåret hen over sommerferien vil nok betyde mindre trængselspåvirkning. Movia bør kende implementeringsdatoen i god tid (gerne et halvt år i forvejen), så ændringer kan planlægges og operatører varsles.

Scenarie 2 – Midlertidigt byrum uden biltrafik

Der opstilles midlertidige træer i pletter, bænke, affaldskurve, midlertidig belysning, og der udformes forskellige aktivitetszoner. I dette scenarie afspærres Vesterbrogade



(Vesterbro Passage) fra H.C. Andersens Boulevard for biler. Gennemkørsel for busser og cykler fastholdes.

Scenarierne har ikke varige konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Der nedlægges midlertidigt ni parkeringspladser i grøn zone.

Vurdering fra Movia

Lukning af Vesterbro Passage for biler, forventes at medføre øget trængsel på de omkringliggende veje. På disse veje kører der også busser, og det kan derfor forventes at busserne vil komme langsommere igennem området end hvis Vesterbro Passage ikke lukkes. Det kan medføre samme effekter som under scenarie 1, men forventeligt i mindre omfang. Movia har ikke grundlag for at vurdere, hvordan busøkonomien vil blive påvirket i dette scenarie.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Scenarie/Initiativ	Antal pladser i projekt-området før projekt	Zone/uden-for zone	Belægnings-procent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges	Forventet antal erstatnings-parkeringspladser
Scenarie 1	9	Grøn zone	Kl. 12, 17 og 22: Over 100%	9 (midlertidigt)	0
Scenarie 2	9	Grøn zone	Kl. 12, 17 og 22: Over 100%	9 (midlertidigt)	0

Projektet (begge scenarier) forventes afsluttet i december 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings-område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Scenarie 1 - Midlertidigt byrum uden bil- og bustrafik</i>						
- Anlæg, midlertidigt byrum	Anlæg	2.150	10.500			12.650
- Afledt drift og vedligehold	Service		714			714
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		64			64
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster		-64			-64
Udgifter i alt		2.150	11.214	0	0	13.364

Tabel 2 Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings-område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Scenarie 2 - Midlertidigt byrum uden biltrafik</i>						
- Anlæg, midlertidigt byrum	Anlæg	2.250	9.800			12.050
- Afledt drift og vedligehold	Service		714			714
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		64			64
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster		-64			-64
Udgifter i alt		2.250	10.514	0	0	12.764

Klima

Tabel 3 – Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(minimum maksimum ton CO ₂ e)
Scenarie 1	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	7,1 – 24,8
Scenarie 2	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	6,3 – 22,4

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret at anlægge, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten og derfor ikke har finansiell betydning for Københavns Kommune. Mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 1

1.000 kr. – 2025 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter, Scenarie 1</i>									
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	900	700			1.600	1.600*
- Udførsel	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U		8.800			8.800	8.800*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	1.250	1.000			2.250	2.250*
Anlægsudgifter i alt				2.150	10.500	0	0	12.650	12.650*
<i>Afledte serviceudgifter</i>			U						
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 – Ordinær drift			714			714	
Afledte serviceudgifter i alt				0	714	0	0	714	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 – Parker- ing	U		64			64	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	64	0	0	64	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 – Finans- poster	I		-64			-64	
Finansposter i alt				0	-64	0	0	-64	



Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 2

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter, Scenarie 2</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.000	700			1.700	1.700*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		8.100			8.100	8.100*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.250	1.000			2.250	2.250*
Anlægsudgifter i alt				2.250	9.800	0	0	12.050	12.050*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
			U						
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			714			714	
Afledte serviceudgifter i alt				0	714	0	0	714	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parker-ing	U		64			64	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	64	0	0	64	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finans-poster	I		-64			-64	
Finansposter i alt				0	-64	0	0	-64	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☒	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Vesterbrogade 1A-3B									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisning

[Afrapportering af trafikanalyse og videre proces for en bypark i Vesterbro Passage](#)

TM123 Forbindelse til Jernbanebyen fra Ingerslevsgade, foranalyse



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	X
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder en foranalyse på en mulig forbindelse for gående og cyklende mellem Jernbanebyen og Ingerslevsgade på Vesterbro.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 10. juni 2024 finansiering af en foranalyse på en stiforbindelse mellem Jernbanebyen og Ingerslevsgade til forhandlingerne om Budget 2025. Dette på baggrund af budgetønske fra Vesterbro Lokaludvalg.

Indhold

Med dette budgetnotat udarbejdes en foranalyse, som vil afklare muligheden for en broforbindelse mellem Jernbanebyen og Ingerslevsgade på Vesterbro.

Området ved Jernbanebyen er under udvikling, men området er afskåret fra byen af både jernbane og vej. Datagrundlaget for Jernbanebyen siger, at der skal bo 8.395 mennesker, være 8.330 arbejdspladser og 1.370 studiepladser, og samtidig skal bydelen være delvist bilfri. Når Jernbanebyen er fuldt udviklet, vil der derfor mangle trafikafviklingspunkter, der kan forbinde området med resten af København. Forud for en evt. etablering af en broforbindelse er det derfor nødvendigt med en foranalyse. Blandt andet skal foranalysen afdække muligheden for at anlægge en bro, der skal føres over et 19-26 sporet jernbaneterræn, der både ligger højt og forskudt. Derudover er der hensynet til byens profil, da broens ramper må forventes at blive meget lange, så den opfylder kravet om tilgængelighed. Foranalysen skal komme med konkrete løsningsforslag på realiserbare broforbindelser hen over kritisk infrastruktur, hvor flere aktør skal inddrages, hvilket afspejles i økonomien, som er relativt høj for en foranalyse.

Foranalysen skal bl.a.:

- Kvalificere en eller flere mulige linjeføringer samt de nødvendige anlægstiltag, herunder mulige udfordringer og bindinger i lokalplaner eller kommuneplanen.
- Afdække tekniske forudsætninger og krav til mulig placering og udformning af en cykel og gangbro samt risici i anlægsprojektet, fx lednings- og funderingsforhold.
- Vurdere mulige landingspunkter nord og syd for banen samt trafik- og mobilitetsanalyser.
- Udarbejde et samlet anlægsoverslag inklusive udgifter til den fremtidige drift af en mulig broløsning.



- Skitsere fordele og ulemper ift. forskellige rampe- og brokonstruktioner, herunder undersøgelse af mulige tilkørsels-, belægnings- og belysningsforhold på en forhøjet bro tæt på bebyggelse.
- Undersøge jordbund og grundvand, herunder miljøundersøgelse, forurening mv. og eventuel re-infiltration (sikring af, at forurening ikke spredes).
- Afklare nødvendige ejerforhold, matrikulære forhold og aftaler og eventuelle ekspropriationer samt gennemførelse af interesseanalyser, herunder nabohøringer mv.
- Analysere bæredygtighed, der skal kunne sammenlignes på tværs af forskellige løsningsforslag, herunder forslag til en broløsning/valg af materialer.
- Indeholde en forventet tidsplan for det videre projekt, der er koordineret med udviklingen af Jernbanebyen, så broforbindelsen indtænkes som en del af selve byudviklingsprojektet.

Derudover skal forvaltningen sammen med rådgiver afklare med Banedanmark, hvordan togforbindelserne (fjerntog/S-tog) skal kunne opretholdes i anlægsperioden.

Foranalysen forventes afsluttet i juni 2027, og resultatet af foranalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt medio 2027 forud for forhandlingerne om Budget 2028.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Foranalyse	Anlæg	1.800	3.000	1.200		6.000
Udgifter i alt		1.800	3.000	1.200	0	6.000

Risikovurdering

Der er tale om en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.260	2.100	840		4.200	4.200*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	540	900	360		1.800	1.800*
Anlægsudgifter i alt			1.800	3.000	1.200	0	6.000	6.000*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☒	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Fra Ingerslevgade til Jernbanebyen									



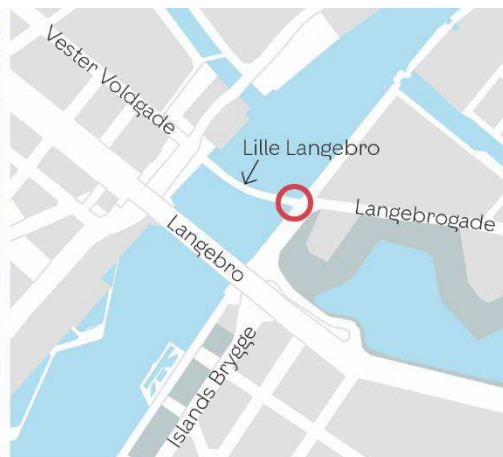
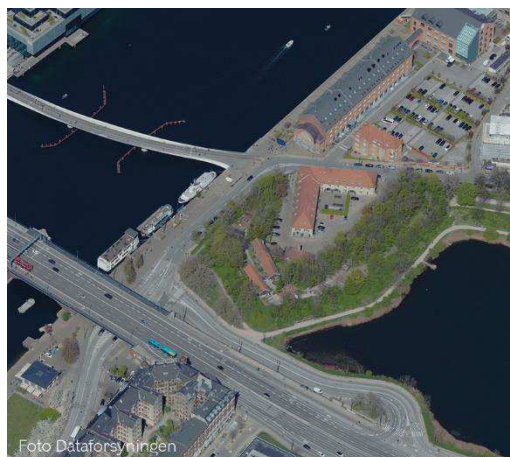
Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM032 Forbedring af Lille Langebros landing ved Langebrogade



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder et projekt, som skal gøre forbindelsen mellem Lille Langbro og Langebrogade mere tryk og trafikssikker for gående og cyklister.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på deres møde den 11. marts 2024 finansiering af forbedring af forholdene ved Lille Langebros landing ved Langebrogade til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Christianshavns Lokaludvalg har peget på utrygge forhold for såvel cyklister som fodgængere samt uklare vigepligtsforhold.

Budgetnotatet indeholder etablering af en mere trafikssikker løsning ved at etablere helle mellem de to cykelretninger hen over promenaden. Det skal sikre at det er muligt som fodgænger at krydse cykelstrømmen mere hensigtsmæssigt. Cykelarealet udføres i asfalt, der tydeliggør, at det er et cykelareal.

Belægning med asfalt vil hertil have en langt bedre friktion end den nuværende granitbelægning, hvilket vil reducere risikoen for faldulykker. Desuden udvides og tilpasses midterhellen på Langebrogade, så kørekurver for cyklisterne tilpasses den nye udformning.

Etablering af ny helle og tilpasning af den eksisterende helle vil tydeligere anviser, hvordan cyklister skal færdes på stedet. Tiltaget forventes at føre til en mere sikker og tryk trafikafvikling, da cyklister i højere grad anvises til at køre hele vejen ned til Langebrogade fra Lille Langebro i stedet for at krydse tværs over brostenene.

Området er omfattet af flere fredningsforhold. Der skal derfor søges dispensation fra fredningerne.

Ændring af cykelforbindelsen vil betyde, at en belysningsmast skal flyttes. Anlægsprojektet har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i maj 2027.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Forbedring af Lille Langebros landing	Anlæg	520	730	2.410		3.660
Udgifter i alt		520	730	2.410	0	3.660

Klima

Tabel 2. Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år (kg CO ₂ e/kvm/år)	Udledning pr. år (ton CO ₂ e/år)	Samlet udledning (Minimum - maksimum ton CO ₂ e)
Anlæg af Overgang fra Lille Langebro til Christianshavn / Islands Brygge	-	-	7,5 - 9,6

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Anlægsprojektet er vurderet meget kompliceret grundet flere fredningsforhold, som kræver dispensation, før anlægsarbejdet kan udføres, samt at Lille Langebro er en højtrafikeret cykelstiforbindelse. Det betyder, at der under anlæg vil skulle sikres midlertidige foranstaltninger, som skal sikre, at cyklister og fodgængere trygt kan færdes i anlægsperioden.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	120	190	40	350	350*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg			1.940	1.940	1.940*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	540	370	1.310	1.310*
- Evaluering	TMU	2000 - Ordinær anlæg			60	60	60*
Anlægsudgifter i alt			520	730	2.410	3.660	3.660*



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Lille Langebro ved Langebrogade									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM089 Ydelsesstøtte til renovering af kollegiet Sofiegården



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en årlig ydelsesstøtte og et tilsagn om 100 % kommunal garanti, der muliggør, at kollegiet Sofiegården optager et 30-årigt realkreditlån til en omfattende og påkrævet renovering. Omkostningerne dækkes langt overvejende af staten, mens kommunen vil afholde 20 % og kollegiets beboere finansierer 2,42 % af byggeudgifterne. Renoveringen er afgørende for boligkvaliteten på kollegiet, og ydes der ikke ydelsesstøtte til lånet, vil huslejen stige markant for kollegiets beboere svarende til, at en 1-værelses bolig på 25 m² stiger fra 2.119 kr./måned til 4.010 kr./måned.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om ydelsesstøtte til lån vedr. renovering af kollegiet Sofiegården.

Indhold

Budgetnotatet afsætter 0,7 mio. kr. årligt fra 2028-2057 i ydelsesstøtte og indeholder et tilsagn om 100 % kommunal garanti, der muliggør, at kollegiet Sofiegården optager et 30-årigt realkreditlån på i alt 110 mio. kr. til at håndtere en omfattende renovering. Med budgetnotatet igangsættes en § 100-renoveringssag, hvilket betyder, at størstedelen af udgifterne til renoveringen afholdes af staten. Den kommunale ydelsesstøtte dækker 20 % af låneudgifterne svarende til ca. 21,3 mio. kr., mens kollegiets beboere finansierer 2,42 % via huslejestigninger. Den resterende udgift afholdes af staten i form af tilskud til betaling af ydelser på lånet.

Kollegiet Sofiegården har behov for en omfattende renovering. En tilstandsvurdering fra 2023 konkluderer, at et omfattende renoverings- og optimeringsarbejde er påkrævet, for at kollegiet bringes til en tilfredsstillende boligstandard. Der er tale om udfordringer med bygningsinstallationer og klimaskærme, der skal håndteres for at afhjælpe byggeskader, risiko for store følgeskader og stort energiforbrug. Samtidig er der behov for at forebygge sikkerheds- og sundhedsmæssige problemer i bygningen. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at kollegiets bygningsstand er af en så ringe grad, at en renovering skal igangsættes hurtigst muligt, hvis kollegiet fortsat skal kunne anvendes til beboelse.

Den almene boligorganisation FA09, som administrerer kollegiet, vurderer, at omkostninger til renoveringen af Sofiegården beløber sig til i alt 110 mio. kr. Der er en hjemfaldspligt, der træder i kraft i 2040, hvor kommunen kan købe grunden tilbage for 1.663.076 kr. Ejendommen er i dag vurderet til at have en værdi på 154 mio. kr., og hvis ejendommen vedligeholdes, er det vurderingen, at den vil have en højere værdi i 2040. På grund af hjemfaldspligten er det ikke muligt for kollegiet at optage realkreditlån, medmindre der ydes kommunal garanti for belåningen, hvilket forudsætter



gennemførsel af en sag efter almenboliglovens § 100. Almenboligloven hindrer ikke, at ejendomme med tilbagekøbsklausuler vedligeholdes eller moderniseres.

I henhold til lov om almene boliger § 100 kan kommunen på vegne af staten give tilsagn om garanti og ydelsesstøtte til udbedring af byggeskader, større ekstraordinære renoveringsarbejder, herunder modernisering, samt energibesparende foranstaltninger. Ydelsesstøtte gennem § 100 samt 100 % kommunal garanti muliggør optagelse af et lån, som er afgørende for den videre drift af kollegiet. Almenboliglovens § 100 giver kommunalbestyrelsen mulighed for at yde garanti for lån til udbedring af større ekstraordinære renoveringsarbejder i almene boliger. Kommunens garanti betyder, at kollegiet kan optage et realkreditlån og dermed reducere udgifterne til husleje. Staten og kommunens bidrag giver mulighed for, at den nødvendige renovering kan tilvejebringes desuagtet kollegiets hjemfaldspligt i 2040, hvor kommunen må forventes at overtage ejendommen.

Hvis ikke budgetnotatet opnår finansiering, og der ikke gives ydelsesstøtte og kommunal garanti til Sofiegården, vil kollegiet være nødsaget til at optage lån til renovering på anden vis. Sofiegården vil i så fald skulle ansøge om henstand for hjemfaldspligten. Et sådant scenarie vil bl.a. betyde, at huslejen for kollegiets beboere vil stige med ca. 89 % i forhold til huslejen i dag. Det vil svare til, at en 1-værelses bolig på kollegiet stiger fra 2.119 kr./måned til 4.010 kr./måned.

Med en ydelsesstøtte i budgetnotatet vil huslejen på Sofiegården stige med ca. 47 % til 1.496 kr./m² årligt svarende til, at en 1-værelses bolig stiger fra 2.119 kr./måned til 3.117 kr./måned. Det sikrer, at kollegiets 156 boliger fortsat kan være et attraktivt botilbud for unge og studerende i København.

Tidshorisont for bevilling og udbetaling

For at den almene boligorganisation FA09 kan igangsætte en § 100-renoveringssag, er der behov for, at der afsættes midler med Budget 2025. Med kommunens tilkendegivelse om bevilling forventer FA09 at kunne påbegynde initiativet med planlægning og projektering ultimo 2024. Renoveringsarbejdet forventes udbudt ultimo 2025 med byggeopstart i 2026 og aflevering i 2028. De estimerede serviceudgifter på ydelsesstøtten udbetales fra 2028 og frem til og med 2057. Initiativet forventes således fuld indfaset i 2058.

Beboerne finansierer 2,42 % af de samlede byggeudgifter gennem huslejestigninger. Den resterende del af udgiften dækkes af staten. Staten giver således tilskud til betaling af ydelser på realkreditlånet, hvor kommunen alene godtgør staten 20 % heraf. Staten og kommunens bidrag giver mulighed for, at den nødvendige renovering kan tilvejebringes desuagtet kollegiets hjemfaldspligt i 2040, hvor kommunen må forventes at overtage ejendommen.

Dette budgetnotat omfatter alene den kommunale del af tilskuddet. Låneperioden for renoveringen er 30 år svarende til 21,3 mio. kr. Når kommunen yder et ydelsesstøtte, er kommunen også forpligtet til fremover at indestå for et eventuelt underskud på kollegiet.

Ydelsesstøtten aftrappes løbende med nettoprisindekset, indtil beboerbetalingen svarer til ydelsen på lånet, hvorfor udgiftsprofilen forventes at være faldende over årene. Da nettoprisindeksets udvikling ikke kan forudsiges, modsvarer midlerne i dette budgetnotat en flad udvikling i nettoprisindekset.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029-2057	I alt
- Ydelsesstøtte	Service				710	20.590	21.300
Udgifter i alt		0	0	0	710	20.590	21.300

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	2029- 2057	I alt
Serviceudgifter								
- Ydelsesstøtte	TMU	1020 - Ydelsesstøtte				710	20.590	21.300
Serviceudgifter i alt			0	0	0	710	20.590	21.300

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Sofiegade 1, 1418 København K									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

Bilag 1. Ansøgning fra FA09

Københavns Kommune

Att.: Morten Lund

Glostrup, d. 8. april 2024

Sofiegårdens Kollegium renoveringssag

Sofiegårdens Kollegium er en selvejende institution beliggende på Christianshavn i det indre København. Kollegiet administreres af FA09

Kollegiet består af 3 længer, der ligger på henholdsvis Dronningensgade, Sofiegade og Overgaden Oven Vandet. Kollegiet rummer i alt 156 lejligheder. De to nyeste længer er beliggende på Sofiegade og Dronningensgade og blev opført i perioden 1969-1972. Den sidste længe, "Steinfaas Gård" som ligger på Overgaden Oven Vandet 32 er bygget omkring 1770.

Den "nye" del af Kollegiet består af 10 "huse" opgange. Kollegiet omfatter 81 stk. 1-rums boliger med eget bad/toilet og køkken. 10 enkeltværelser uden selvstændigt bad og køkken, samt 65 stk. 2-rums lejligheder med et samlet boligetageareal på 7.053m², hvortil kommer fællesarealer op 1.819 m². Ejendommen rummer desuden en række erhvervslejemål på i alt 890m² (børnehave, vuggestue, IT virksomhed, frisør og restauranten "Sofiekælderen").

Gennemførte projekter i perioden 1972-2024

Kollegiet har i 1990/91 i to etaper udbedret en række byggeskader og gennemført renoveringsarbejder vedrørende facader, badeværelsesgulve, pap- og glastage, betonkonstruktioner, VVS-arbejder (herunder udskiftning af varmtvandsledninger i en del af "husene") og ventilationsanlæg.

I 2001/03 er der udført en totaludskiftning af varmtvandsledninger i hus 1-4, hvor udskiftning som nævnt fandt sted i 1990/91 i de øvrige "huse", etablering af et nyt telefonsystem med netværk(intranet) og etablering af individuel måling af varme- og elforbrug.

I 2004 er klimaskærmen på karnapbygningerne imod gården fra Dronningensgade blevet renoveret og efterisoleret.

Ejendommens tilstand

I forbindelse med planlægning af en omdannelse af kollegiet til almene boliger samt ansøgning om ydelsesstøtte (§100), er der foretaget en omfattende afklaring af behovet for udbedring af byggeskader og større ekstraordinære renoveringsarbejder, herunder modernisering samt energibesparende foranstaltninger.

Senest i 2023 har det rådgivende ingeniørfirma KLAUS NIELSEN RÅDGIVENDE INGENIØRFIRMA FRI.AS. udarbejdet en tilstandsrapport for ejendommen.

Konklusionerne viser et behov for en gennemgribende renovering, modernisering og energioptimering af kollegiet.

Bygningerne fra 1972 er nedslidte og med bygningsdele hvis tekniske levetid er overskredet, hvilket er årsag til en række akutte vedligeholdelsesopgaver.

Tilstanden på bygningsinstallationer i og til bygningerne samt bygningernes klimaskærm giver både sikkerheds- og sundhedsmæssige problemer, risiko for store følgeskader og stort energiforbrug.

Installationer

Varmecentralen skal totalrenoveres, jordledninger herfra til bygningerne skal skiftes og varmeanlæg i bygningerne/boligerne skal skiftes for at sikre at der her kan opnås en tilfredsstillende temperatur i boligerne på 20 grader. De nutidige krav fra forsyningsselskabet mht. temperatur betyder at denne sænkes og gør det umuligt at opnå en rimelig varmekomfort.

Renoveringen er ligeledes nødvendig for at forebygge bakterievækst i drikke- og badevand

For vand og afløbsinstallationer er der akut behov for udskiftning af vandledninger i kældre, hvor tæringen er fremskreden og faldrør hvor disse ikke blev skiftet i 1990/91.

Kloakledninger er ligeledes med akutte skader og kræver en større omlægning og udskiftning.

I forbindelse med modernisering af kollegiet vil der være behov for opgradering af el- installationerne.

Klimaskærmen

Bygningerne fra 1972 facader er udført med lette facadeelementer opbygget med vinduer og med bærende elementer af træ. Træværket er flere steder rådnet og der udføres omfattende akut vedligehold til sikring af vinduer hvor der er nedstyrtningssfare.

Facadeelementerne er kun isoleret delvist med 100mm isolering og med mange kuldebroer (uisolerede områder). Hvilket betyder dårligt indeklima fra kuldenedfald, utætheder og et stort varmetab. Sidstnævnte betyder at boligerne i vinterperioden ikke kan varmes op til 20 grader, og i sommerperioden bliver uforholdsmæssig varme.

Bygningerne fra 1972 er udført med tagpapdækning, der er fra opførelsestidspunktet. Den er hård og porøs og skal lappes jævnlgt. Den tekniske levetid er for længst overskredet.

Isoleringen af taget er 100mm på de vandrette flader og 75mm på de lodrette og har et ekstraordinært stort varmetab.

Sikkerhedsniveau

Brandteknisk er bygningerne ikke blevet opgraderet siden opførelsen i 1972. Bygningernes tilstand har forværret sikkerheden på det brandtekniske område.

Specifikt er redningsåbninger i facader kritiske som ovenfor nævnt. De aktive brandsikkerhedsforanstaltninger f.eks. brandventilation er mekanisk/manuel betjening fra opførelse af byggeriet.

Generelt skal brandsikkerheden revurderes og både de passive og aktive foranstaltninger.

Forsyningssikkerheden af varme og sikring af sundt vand er udfordret.

Det akutte vedligeholdelsesniveau betyder at der er risiko for større følgeskader.

Miljøfremmede stoffer mv.

Der er gennemført en miljøscreening af bygningerne der viser PCB, asbest og tungmetaller i bygningernes konstruktioner.

Hovedstadsregionen har i 2024 kortlagt grunden som forurenet på vidensniveau V1. Der er registreret forurening af jord der kræver speciel behandling ved opgravninger, anlægsarbejder mv. på grunden.

Alle vedligeholdelsesaktiviteter skal udføres under hensyntagen til dette fordyrende element.

Handlingsplan for opretning, modernisering og energiforbedring af ejendommen

Dorthe Mandrup Arkitekter har i 2019 udarbejdet en overordnet plan for transformation af Sofiegården.

Et forslag som beboerne gerne ser realiseret, dog med mindre korrektioner i indretning og fællesfunktioner.

Dette ændrer ikke på behovet for den ekstraordinære renovering der er nødvendig jf. seneste udarbejdede tilstandsvurdering. Herunder moderniseringen samt energibesparende foranstaltninger.

Med udgangspunkt i ovenstående har Beboerrådet sammen med FA09 forslået at der bliver udarbejdet en samlet plan for Sofiegårdens Kollegium.

Totaløkonomisk vil de foreslåede anlægsomkostninger føre til driftsbesparelser, og stærkt forbedrede sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold. Desuden giver den foreslåede transformation afledte fordele mht. arkitektur og interne funktioner.

Projektets økonomi

Med baggrund i kalkulationer udført af henholdsvis Dorthe Mandrup Arkitekter 2019 (fremskrevet pr. januar 2024) og kalkulation udarbejdet af Klaus Nielsen Rådgivende Ingeniørfirma FRI A/S oktober 2023 (fremskrevet til januar 2024), er de samlede omkostninger til gennemførelse af renoveringssagen opgjort til 110.494.000 kr. inkl. moms.

Sofiegårdens økonomi

Driftsresultater 2020/21 og 2021/22 samt budget 2022/23 og 2023/24 se. bilag

Husleje

		§100	§100/ustøttet
Husleje, jf. Seneste godkendt budget	år 23/24	5.379.495,0	5.379.495,0
Gns. husleje pr. m ²		1.017,3	1.017,3
Huslejeforhøjelse, byggesag i kr.		2.528.800,00	3.879.600,00
Huslejeforhøjelse, byggesag pr. m ²		478,2	733,7
Stigning, i %		47,01%	72,12%
Husleje efter byggesag, pr. kvm		1.495,5	1.751,0
Køb henstand, frikøb (kr. 15.000.000) - hovedstol 15.251.000, ydelsespct. 6,03%		919.300,00	919.300,00
Stigning, i %		17,09%	17,09%
Husleje i alt, pr. kvm (byggesag samt hjemfald)		1.669,4	1.924,8
Samlet huslejeforhøjelse byggesag inkl. udskyldelse af hjemfald		64%	89%

Med venlig hilsen



Kasper Nørballe

Adm. direktør

Tlf. 43 46 09 62

knb@fa09.dk

TM144 Langebrogade som cykelgade



Foto: Nadia Hørsted, Københavns Kommune



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder tre scenarier. I ét scenarie omdannes Langebrogade til cykelgade fra Lille Langebro til Langebro og i de to andre scenarier omdannes hele Langebrogade til cykelgade (til Voldgården), med og delvis med nedlæggelse af parkering.

- Scenarie 1. Cykelgade fra Lille Langebro til Langebro
- Scenarie 2. Cykelgade på Langebrogade fra Langebro til Voldgården med nedlæggelse af al parkering
- Scenarie 3. Cykelgade på Langebrogade fra Langebro til Voldgården med delvis nedlæggelse af parkering

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM032	Nej

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om Langebrogade som cykelgade, hvor der er ønske om erstatningsparkeringspladser for handicap- og taxiparkering.

Indhold

Budgetnotatet indeholder tre forskellige scenarier for at ændre hele eller dele af Langebrogade til en cykelgade.

Scenarie 1 er indeholdt i de andre scenarier. Delstrækningen i scenarie 1 er den strækning, der er flest cyklister på, så hvis det ønskes at etapeopdele projektet og evt. afsætte midler til den resterende strækning ved en senere budgetforhandling, kan scenarie 1 ses som en hensigtsmæssig første etape.

I Langebrogades nuværende udformning opfylder den kriterierne for cykelgade mht. fordeling af trafikken (forholdet mellem cykler og biler) samt totalantallet af biler, og at der ikke kører bus på strækningen. Gaden opfylder ikke kravene ift. bredden af gaden, samt ift. at der pt. er parkeringspladser i gaden. Først ved nedlæggelse af parkering og udvidelse af fortovsbredden, som i projektet, vil alle kriterier være opfyldt.

Scenarie 1. Cykelgade fra Lille Langebro til Langebro

Der etableres cykelgade på Langebrogade mellem Lille Langebro og Langebro.



Promenaden udvides, så vejarealet indsnævres til 5,5 m, hvilket er anbefalingen i en dobbeltrettet cykelgade. Promenadeudvidelsen etableres med brosten, som den eksisterende belægning består af. Den eksisterende promenade ændres ikke i projektet, den vil blot blive udvidet. Ønskes udvidelsen at blive udført med standard Københavnerfortov, kan dette også vælges, begge løsninger kan holdes inden for økonomien.

Derudover etableres der ny belysning i gaden med lavere master i begge sider af gaden. Det vil tilgodeses cyklister og fodgængere ved at fordre langsom kørsel. Denne belysning kan fravælges, jf. økonomitabellerne, men anbefales ikke, da den nuværende belysning ikke tilgodeser fodgængere og cyklister ved at fordre til langsom kørsel.

Løsningen medfører, at der nedlægges op til 12 parkeringspladser. En handicapparkeringsplads vil blive erstattet på den resterende del af Langebrogade.

Løsningen opfylder de anbefalinger, som er nævnt i "Cykelfokus 2024" (TMU 04.12.23), som indeholder retningslinjer for cykel- og vejprojekter, herunder cykelgader.

Der skal som følge af anlægsprojektet afsættes midler til afledt drift, som går til øget driftsomkostninger til belysning samt renhold.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af resterende anlægsmidler forventeligt primo 2026.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i marts 2027.

Scenarie 2. Cykelgade på Langebrogade fra Langebro til Voldgården med nedlæggelse af al parkering

Der etableres cykelgade på Langebrogade fra Langebro til Voldgården. Det sidste stykke af Langebrogade er ikke medtaget, da der er skråparkering, hvilket ikke kan anbefales i en cykelgade. Strækningen mellem Lille Langebro og Langebro udføres som beskrevet i scenarie 1.

Fra Lille Langebro til Voldgården udvides fortovet, så vejen indsnævres til 5,5 m. Løsningen medfører, at 81 parkeringspladser nedlægges. To handicapparkeringspladser samt en taxiholdeplads vil blive erstattet i nærområdet.

Løsningen opfylder de anbefalinger, som er nævnt i "Cykelfokus 2024".

Der skal som følge af anlægsprojektet afsættes midler til afledt drift, som går til øget driftsomkostninger til belysning samt renhold.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af resterende anlægsmidler forventeligt primo 2026.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i juli 2027.

Scenarie 3. Cykelgade på Langebrogade, fra Langebro til Voldgården med delvis nedlæggelse af parkering

Der etableres cykelgade på Langebrogade fra Langebro til Voldgården. Det sidste stykke af Langebrogade er ikke medtaget, da der er skråparkering, hvilket ikke kan anbefales i en cykelgade. Strækningen mellem Lille Langebro og Langebro udføres som beskrevet i scenarie 1.



Fra Lille Langebro til Voldgården afmærkes al parkering, som derved er med til at indsnævre vejbanen til 5,5 m.

Løsningen medfører, at der nedlægges op til 15 parkeringspladser. En handicapparkeringsplads vil blive erstattet i nærområdet.

Løsningen opfylder delvist de anbefalinger, der er nævnt i "Cykelfokus 2024". Pba. erfaringer fra andre cykelgader kan denne løsning føles utryk for cyklister, da ikke al parkering nedlægges.

Der skal som følge af anlægsprojektet afsættes midler til afledt drift, som går til øget driftsomkostninger til belysning samt renhold.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af resterende anlægsmidler forventeligt primo 2026.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i marts 2027.

Det gælder for alle tre scenarier, at "TM032 Forbedring af Lille Langebros landing ved Langebrogade" kan udføres i synergi, hvis begge budgetnotater vedtages. Der vil kunne opnås synergieffekter og dermed en besparelse ved vedtagelse af begge budgetnotater på ca. 0,6 mio. kr.

Scenarierne har ikke konsekvenser for cykelparkering eller træer.

Konsekvenser for ordinære bilparkeringspladser

Scenarie/Initiativ	Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges	Forventet antal ordinære erstatningsparkeringspladser
Scenarie 1	12	Grøn	Kl. 12: 90-100% Kl. 17: >80% Kl. 22: >80%	Op til 12	0
Scenarie 2	81	Grøn	Kl. 12: 90-100% Kl. 17: >80% Kl. 22: >80%	Op til 81	0
Scenarie 3	15	Grøn	Kl. 12: 90-100% Kl. 17: >80% Kl. 22: >80%	Op til 15	0

Der kan bestilles budgetnotat, såfremt der er ønske om oprettelse af erstatningsparkeringspladser.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styringsområde	2025	2026	2027	2028	I alt
Scenarie 1. Cykelgade fra Lille Langebro til Langebro						
- Anlæg, ekskl. belysning	Anlæg	930	1.540	2.330		4.800
- Anlæg, belysning	Anlæg			390		390
- Afledt drift og vedligehold, ekskl. belysning	Service			19	25	44
- Afledt drift og vedligehold, belysning	Service			29	38	67

- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			172	172	344
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster			-172	-172	- 344
Udgifter i alt, scenarie 1		930	1.540	2.768	63	5.301

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Scenarie 2. Cykelgade på hele Langebrogade med nedlæggelse af alt parkering						
- Anlæg, ekskl. belysning	Anlæg	1.050	1.190	11.650		13.890
- Anlæg, belysning	Anlæg			390		390
- Afledt drift og vedligehold, ekskl. belysning	Service			20	49	69
- Afledt drift og vedligehold, belysning	Service			16	38	54
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			1.158	1.158	2.316
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster			-1.158	-1.158	-2.316
Udgifter i alt, scenarie 2		1.050	1.190	12.076	87	14.403

Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 3

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Scenarie 3. Cykelgade på hele Langebrogade med delvis nedlæggelse af parkering						
- Anlæg, ekskl. belysning	Anlæg	950	1.630	2.450		5.030
- Anlæg, belysning	Anlæg			390		390
- Afledt drift og vedligehold, ekskl. belysning	Service			37	49	86
- Afledt drift og vedligehold, belysning	Service			29	38	67
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			215	215	430
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster			-215	-215	- 430
Udgifter i alt, scenarie 2		950	1.630	2.906	87	5.573

Klima

Tabel 4 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(minimum maksimum ton CO ₂ e)
Anlæg af scenarie 1:	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	3,6 - 11,5
Anlæg af scenarie 2:	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	19,8- 40,6
Anlæg af scenarie 3:	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	3,2 - 10,2

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Vurderingen skyldes, at der er en stor mængde cykeltrafik.



Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten og derfor ikke har finansiell betydning for Københavns Kommune. Mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1

Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 1

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering Scenarie 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	390	250	60		700	640*
- Udførsel Scenarie 1, ekskl. belysning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		780	1.940		2.720	
- Udførsel Scenarie 1, belysning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			390		390	
- Udgifter til bygherreorganisation Scenarie 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	540	510	220		1.270	1.050*
- Evaluering Scenarie 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			110		110	
Anlægsudgifter i alt				930	1.540	2.720	0	5.190	1.690*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Afledt drift og vedligehold, Scenarie 1, ekskl. belysning	TMU	1000 - Ordinær drift	U			19	25	44	
- Vedligehold og afledt drift Scenarie 1, belysning	TMU	1000 - Ordinær drift	U			29	38	67	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	48	63	111	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter Scenarie 1	TMU	1010 - Parkering	U			172	172	344	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	0	172	172	344	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter Scenarie 1	ØU	2500 - Finansposter	I			-172	-172	-344	
Finansposter i alt				0	0	-172	-172	-344	



Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 2

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering Scenarie 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	630	550	220		1.400	1.180*
- Udførsel Scenarie 2, ekskl. belysning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			10.670		10.670	
- Udførsel Scenarie 2, belysning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			390		390	
- Udgifter til bygherreorganisation Scenarie 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	420	640	650		1.710	1.060*
- Evaluering Scenarie 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			110		110	
Anlægsudgifter i alt				1.050	1.190	12.040	0	14.280	2.240
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Afledt drift og vedligehold, Scenarie 2, ekskl. belysning	TMU	1000 - Ordinær drift	U			20	49	69	
- Vedligehold og afledt drift Scenarie 2, belysning	TMU	1000 - Ordinær drift	U			16	38	54	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	36	87	123	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter Scenarie 2	TMU	1010 - Parkering	U			1.158	1.158	2.316	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	0	1.158	1.158	2316	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter Scenarie 2	ØU	2500 - Finansposter	I			-1.158	-1.158	-2.316	
Finansposter i alt				0	0	-1.158	-1.158	-2.316	

Tabel 7. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 3

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering Scenarie 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	410	270	60		740	410*
- Udførsel Scenarie 3, ekskl. belysning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		820	2.060		2.880	



- Udførsel Scenarie 3, belysning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			390		390	
- Udgifter til bygherreorganisation Scenarie 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	540	540	220		1.300	540*
- Evaluering Scenarie 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			110		110	
Anlægsudgifter i alt				950	1.630	2.840	0	5.420	950*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Afledt drift og vedligehold, Scenarie 3, ekskl. belysning	TMU	1000 - Ordinær drift	U			37	49	86	
- Vedligehold og afledt drift Scenarie 3, belysning	TMU	1000 - Ordinær drift	U			29	38	67	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	66	87	153	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter Scenarie 3	TMU	1010 - Parkering	U			215	215	430	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				0	0	215	215	430	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter Scenarie 3	ØU	2500 - Finansposter	I			-215	-215	-430	
Finansposter i alt				0	0	-215	-215	-430	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Langebrogade - Langebro til Voldgården.									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM087 Udvidelse af pulje til etablering af plantehuller til facadebeplantning



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder udvidelse af eksisterende pulje til etablering af plantehuller til facadebeplantning.

- Initiativ 1. Udvidelse af puljen til plantehuller i 2025
- Initiativ 2. Udvidelse af puljen til plantehullers varighed til 2026-2028

Initiativerne kan skaleres og vælges uafhængigt af hinanden.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om udvidelse af en eksisterende pulje til etablering af plantehuller til facadebegrønning.

I overførselssagen 2023-24 blev der afsat 2,7 mio. kr. til en pulje til etablering af plantehuller til facadebeplantning. Der er endnu ikke pr. juni 2024 udmøntet midler fra puljen. Puljen er fordelt med 0,3 mio. kr. i 2024 og 2,4 mio. kr. i 2025. Dette budgetnotat omhandler at øge bevillingen i den eksisterende pulje.

Indhold

Med dette budgetnotat udvides puljen til etablering af plantehuller til begrønning. Borgerne kan (på vegne af eller med fuldmagt fra ejendomsejer) henvende sig til kommunen med en ansøgning om etablering af plantehuller mod husmuren med henblik på begrønning af en facade eller gavl, som er synlig fra gaden. Kommunen står for etablering af selve plantehullet, og udgiften hertil afholdes via puljemidlerne. Når plantehullerne er etableret, overtager borgerne (ejendomsejer/ beboer) ansvaret og betaler derefter løbende vedligehold. Kommunen vil dog i processen indgå i faglig dialog med ansøgere og give vejledningsmateriale om robuste plantevalg og deres pasning.

Som en del af etableringen kan der sættes en vandtæt plade op mod fundamentet, og hvis nødvendigt også udføres mindre lokale reparationer eller lignende for at sikre mod indtrængende fugt fra bedet. Hvis større reparationer er nødvendige, finansieres det af ejendomsejer selv. Anlægsarbejdet er ansvarspådragende for kommunen ved skader på facade/fundament eller fejl i udførelsen og indebærer dermed en risiko for tvist med den private ejendomsejer.

Den endelige størrelse, placering og udformning af plantehullerne besluttet af forvaltningens projektleder i dialog med ejendomsejer for at tage hensyn til bl.a. ledningsforhold, krav til fortovsbredder og samlet omkostningseffektivitet i projektet.



Ansøgninger prioriteres af forvaltningen efter en samlet faglig vurdering, men tager udgangspunkt i kortlægningen "beregning af grønne veje (2016)", hvor byens veje opdeles i fem kategorier efter andelen af grønne områder således, at ansøgere beliggende ud til veje med 0-9,9 % grønt prioriteres højest. Ansøgninger kan blive afslået med baggrund i væsentligt fordyrende ledningsforhold, samt når fortove er for smalle til, at der kan opnås tilladelse til plantehullet. Ansøgere, der udelukkende vil etablere mindre plantehuller til fx roser ved at fjerne brostensbelægning, vejledes i, hvordan de selv kan gøre dette og prioriteres efter ansøgere med større bede eller anlægsarbejde i fx asfalt. Der lægges herudover vægt på, at ansøgere har en realistisk plan for, hvordan plantebedet efterfølgende skal driftes.

Plantehuller kan anlægges af kommunen på offentlig vej med hjemmel i vejloven. Det vil dog kræve yderligere juridisk afklaring, om der også kan anlægges på privat fællesvej eller private arealer, såfremt der afsættes midler til puljen. Der er afsat midler i Overførselssagen 2023-2024 til at afdække de juridiske forhold vedr. erstatningsansvar, hvis vandet trænger ind i fundamentet/facaden. Teknik- og Miljøforvaltningen vil blive orienteret om redegørelsens resultater i 4. kvartal 2024.

Teknik- og Miljøforvaltningen er fortsat i gang med at beskrive kravsspecifikationerne til plantehullerne samt en endelig afdækning af juraen på området. Prisen per plantehul er derfor baseret på et skøn. Teknik- og Miljøforvaltningen estimerer, at etableringen koster 10.000-15.000 kr. per plantehul. Prisen indeholder udover udførelsen midler til fugt- og kantsikring.

Initiativerne har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 1. Udvidelse af puljen til plantehuller i 2025

Med initiativ 1 afsættes yderligere midler til puljen i 2025. Midlerne bliver fordelt i ansøgningsrunden i ultimo 2024. Det forventes, at der kan anlægges yderligere 60-80 plantehuller (fordelt på ca. 10 ansøgere).

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december 2025.

Initiativ 2. Udvidelse af puljen til plantehullers varighed til 2026-2028

Med initiativ 2 forlænges puljen i perioden 2026- 2028.

Der gennemføres én ansøgningsrunde årligt i 4. kvartal. Det forventes, at der kan anlægges 540-720 plantehuller (fordelt på ca. 40-60 ansøgere) i perioden 2026-2028. Initiativet kan skaleres. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december 2028.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Udvidelse af puljen til plantehuller i 2025</i>						
- Etablering af plantehuller	Anlæg	1.100	0	0	0	1.100
- Øget projektledelse, vejledning af ansøgere og administration af pulje	Anlæg	345	0	0	0	345
Initiativ 1 i alt		1.445	0	0	0	1.445
<i>Initiativ 2. Udvidelse af puljen til plantehullers varighed til 2026-2028</i>						
- Etablering af plantehuller	Anlæg	0	3.000	3.000	3.000	9.000
- Projektledelse, vejledning af ansøgere og administration af pulje.	Anlæg	0	751	751	751	2.253

Initiativ 2 i alt		0	3.751	3.751	3.751	11.253
Udgifter i alt		1.445	3.751	3.751	3.751	12.698

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(ton CO ₂ e)
Udvidelse af volumen i 2025			7,4 - 25
Udvidelse af løbetid til 2028			-44,4-150

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Risici består primært af øgede omkostninger grundet uforudsete ledningsmæssige forhold. Den kommunale projektleder vil minimere dette gennem screening af godkendte ansøgninger og evt. foretage justeringer af plantehullernes placering i samarbejde med ansøger. Ved særligt vanskelige ledningsforhold kan ansøger afvises, med henvisning til de uforholdsmæssigt store omkostninger dette vil medføre.

Derudover er der risiko for skader på facader og fundamenter, som søges imødegået ved opsætning af plade mod mur.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	30	0	0	0	30	30*
- Udførsel, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.100	0	0	0	1.100	1.100*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	315	0	0	0	315	315*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	0	45	45	45	135	135*
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	0	3.000	3.000	3.000	9.000	9.000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	0	706	706	706	2.118	2.118*
Anlægsudgifter i alt				1.445	3.751	3.751	3.751	12.698	12.698*



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

I Overførelsessagen 2023-2024 blev der afsat 2,7 mio. kr. årligt på anlæg i 2024-2025 til etablering af plantehuller.

1.000 kr., løbende p/l	2024	2025
Overførelsessagen 2023-24	345	2.345
Afsatte midler i alt	345	2.345

TM174 Understøttelse af forandringsplanen i Pusher Street



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder ét årsværk i to år til at understøtte implementeringen af forandringsplanen for Pusher Street. Årsværket vurderes som nødvendigt for at sikre at igangsatte anlægsaktiviteter og indsatser implementeres efter forandringsplanens hensigt.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om ét årsværk i 2025 og 2026 til at understøtte implementeringen af forandringsplanen for Pusher Street.

I 2023 besluttede Fællesskabet Christiania at lukke Pusher Street permanent med hjælp fra Staten og Københavns Kommune. Ved Budget 2024 afsatte parterne 2 mio. kr. til Københavns Kommunes indsats til at koordinere og understøtte arbejdet med en helhedsplan for Pusher Street.

Christiania afholdt i efteråret 2023 en åben idékonkurrence om en ny plan for transformation af Pusher Street. De udvalgte projekter fra konkurrencen blev bearbejdet til én samlet forandringsplan for Pusher Street, der adresserer transformation af selve Pusher Street og det tilhørende område (forpladsen). Oplægget til forandringsplanen blev vedtaget på Christianias fællesmøde den 21. januar 2024.

Ved Overførselssagen 2023-2024 blev der med "ØK18 Københavns Kommunes bidrag til realisering af fase 1 for forandringsplan for Pusher Street" afsat 15,1 mio. kr. i 2024 og 2025 til Københavns Kommunes andel af finansiering af fase 1 af forandringsplanen for Pusher Street samt projektstyring.

D. 6. april 2024 brød christianitterne brostenene i Pusher Street op og gjorde op med årtiers ulovlige stofsalg og voldelig, organiseret kriminalitet. Den fælles forandringsplan er bagtæppet for denne transformation af Pusher Street og Christiania, som nu skal realiseres og forankres.



Indhold

Forandringsplanen indeholder en lang række indsatser og fysiske anlægsprojekter, der er afgørende for, at det momentum, der på nuværende tidspunkt er til stede på Christiania med lukning af Pusher Street og udvikling af nye funktioner og aktiviteter, udnyttes. Det tomrum, som lukningen af Pusher Street har efterladt, skal udfyldes af nye funktioner, bl.a. for at forhindre at den organiserede kriminalitet slår rod igen på Christiania.

Forandringsplanen er præget af mange interessenter og aktiviteter, der effektivt skal håndteres, for at forandringsplanen kan gennemføres efter hensigten.

Med dette budgetnotat tilføjes et årsværk i 2025 og 2026, som er nødvendigt for at sikre, at igangsatte anlægsaktiviteter og indsatser implementeres efter forandringsplanens hensigt og tidsplan. Indsatserne skal give Pusher Street og området omkring et nyt liv og en ny identitet til gavn for christianitterne og Christianias mange besøgende. Indsatserne i forandringsplanen rummer fysiske forandringer, byrum og grønt, iværksættelse og virksomheder, kunst og kultur samt større bygningsfornyelser. Forandringsplanens projekter og indsatser løber ind i 2025, og selve anlægsarbejderne fortsætter udover 2025.

Teknik- og Miljøforvaltningen understøtter Christiania i at skabe fremdrift med forandringsplanen. Forvaltningen bistår med kompetencer inden for projektledelse, professionel byggestyring, herunder koordinering, proces- og økonomistyring af bl.a. anlægsprojekter som legepladser og større bygningsrenoveringssager som Hotellet og Stjerneskibet. Forvaltningen indgår i arbejdsfællesskaber med frivillige og ansatte på Christiania for at sikre eksekvering af indsatserne i forandringsplanen i overensstemmelse med Christianias arbejdstilgang og i synergier med øvrige indsatser. Dette inkluderer koordinering med lokalplanarbejdet og etablering af almene boliger.

Det afsatte årsværk skal understøtte projektledelse og byggestyring i 2025 og 2026. Årsværket skal understøtte med kompetencer inden for bl.a. tværfaglig koordinering og projekthandleplanlægning samt anlægsarbejder, bygningsrenovering, udbud, fondsansøgninger og økonomistyring.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativet indføres fra 1. januar 2025 og forventes afsluttet i december 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Intern løn (I alt 2 årsværk over to år til projektledelse og byggestyring mv.)	Service	751	751			1.502
Udgifter i alt		751	751	0	0	1.502

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	I alt
Serviceudgifter							
- Projektledelse og byggestyring	TMU	1000 - Ordinær drift	751	751			1.502
Serviceudgifter i alt			751	751	0	0	1.502

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Christiania									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEID		X

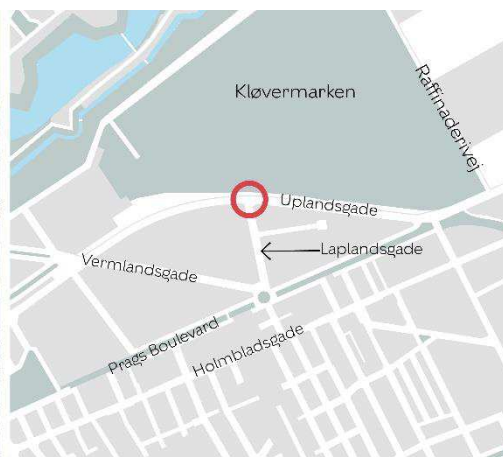
Tidligere afsatte midler

I forbindelse med Budget 2024 blev der afsat 1,0 mio. kr. i 2024 og 1,0 mio. kr. i 2025 på service til "en aktivitetspulje, som Københavns Kommune kan anvende i det indledende arbejde med en helhedsplan for Pusher Street."

Ved Overførselssagen 2023-2024 blev der med "ØK18 Københavns Kommune bidrag til realisering af fase 1 for forandringsplan for Pusher Street", afsat 15,1 mio. kr. i 2024 og 2025 til Københavns Kommunes andel af finansiering af fase 1 af forandringsplanen for Pusher Street samt til projektstyring.

1.000 kr., løbende p/l	2024	2025
Budgetaftale 2024	1.000	1.000
Overførselssagen 2023-24	5.767	9.259
Afsatte midler i alt	6.767	10.259

TM091 Signalanlæg i krydset Laplandsgade-Uplandsgade



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder etablering af signalregulering i krydset Laplandsgade-Uplandsgade for at øge sikkerheden og trygheden for cyklister og fodgængere.

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM040	Nej

Forvaltningen udarbejder til forhandlingerne om Budget 2025 også et budgetnotat (TM040) om øget trafiksikkerhed ved Nordøstamager Skole. Krydset Laplandsgade-Uplandsgade ligger i nærheden af skolen, men initiativet indgår ikke i TM040.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om etablering af signalregulering i krydset Laplandsgade-Uplandsgade

Indhold

Med initiativet etableres trafiksignal i krydset Laplandsgade-Uplandsgade. Formålet er at, det bliver mere sikkert at krydse Uplandsgade. Særligt vil det være gavnligt for cyklister og fodgængere, der fra Holmbladsgadekvarteret skal benytte stien sydvest for Kløvermarken og dermed får bl.a. adgang til boldklubber, tennisbaner m.m. på Kløvermarksvej.

Signalanlægget vil være placeret et naturligt sted i forhold til den øvrige vej og stinettet på Nordøstamager, herunder til den videre forbindelse til stien gennem Kløvermarken.

For at sikre en lovlig indretning i forbindelse med etableringen af trafiksignalet er det nødvendigt at nedlægge ni parkeringspladser i Laplandsgade udenfor betalings- og p-zone. Projektet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges i hver zone	Forventet antal erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet
118	Udenfor	Ukendt	9	0



Såfremt der er ønske om erstatningsparkeringspladser, skal der bestilles et særskilt budgetnotat herom.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler primo 2026.

Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter til drift af signalanlæg og øget gadebelysning i signalet.

Initiativet forventes ibrugtaget i april 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Anlæg	Anlæg	760	2.690	2.800		6.250
- Afledt drift og vedligehold	Service			44	66	110
Udgifter i alt		760	2.690	2.844	66	6.360

Klima

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(ton CO ₂ e)
-Signalanlæg Laplandsgade- Uplandsgade	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	9,6

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering

Initiativet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8% af anlægssomkostningerne til risikotillæg.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	330	200	80		610	430*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg		2.000	2.350		4.350	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	430	490	270		1.190	670*
- Evaluering	TMU	2000 - Ordinær anlæg			100		100	
Anlægsudgifter i alt			760	2.690	2.800	0	6.250	1.100*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			44	66	110	
Afledte serviceudgifter i alt			0	0	44	66	110	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☒	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Krydset Laplandsgade-Uplandsgade									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM122 Realisering af Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder næste fase frem mod en realisering af Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen, hvor der gennemføres en teknisk analyse, og der udarbejdes estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for projektet med henblik på realisering af Helhedsplanen.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 10. juni 2024 finansiering af realisering af Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen til forhandlingerne om Budget 2025.

Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 26. februar 2024 og af Kultur- og Fritidsudvalget den 7. marts 2024.

Budgetnotatet er udarbejdet i fællesskab af Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Indhold

Med Budget 2023 blev der afsat midler til at udarbejde en helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen. Arbejdet har resulteret i Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen, der sætter fokus på områdets potentialer og muligheder for at tilbyde faciliteter, som understøtter og motiverer borgere til idræt og bevægelse. Derudover fokuserer helhedsplanen på at samtænke og udvikle områdets grønne arealer i synergi med de kommende aktivitetsfaciliteter, så området tilskynder til bevægelse samtidig med at have en høj rekreativ værdi.

Helhedsplanen er udarbejdet på visionsniveau, hvorfor en realisering af planen kræver yderligere undersøgelser og konkretiseringer samt pris og tidssætning. Helhedsplanen er udviklet i et samarbejde mellem Kultur- og Fritidsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen samt Vanløse, Brønshøj-Husum og Bispebjerg Lokaludvalg, lokale idrætsforeninger, DGI Storkøbenhavn, Det Grønne Råd og beboerrepræsentanter fra lokalområdet.

Budgetnotatet indeholder en teknisk foranalyse svarende til en planlægningsfase i et byggeprojekt. I denne fase skal der undersøges de tekniske, planmæssige og fysiske forhold på arealerne, herunder skal særligt de jordbundsmæssige forhold undersøges.



Helhedsplanens forslag til placering af aktiviteter og disponering af arealerne kvalificeres og konkretiseres, og der foretages trafiktekniske undersøgelser af forholdene på Hulgårdsvej med henblik på at imødekomme ønskerne fra helhedsplanen og at sikre, at krydsningen af vejen bliver sikker for skolebørn.

På baggrund af undersøgelserne vil der blive udarbejdet en estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for et kommende anlægsprojekt. Da projektet omfatter et stort areal, er det hensigtsmæssigt at undersøge mulighederne for og konsekvenserne ved en etapeopdeling af et kommende anlægsprojekt.

Interessentinvolvering er sket i forrige fase, hvorfor der i denne fase som udgangspunkt kun vil ske en interessentorientering om projektets fremdrift.

Den tekniske analyse vil indeholde:

- Undersøgelse af planmæssige bindinger, herunder fredning og kulturmiljø.
- Kvalificering af helhedsplanens placering af aktiviteter og disponering af arealer, herunder idrætsfaciliteterne, der tæller nye multifunktionelle baner, en ny kunstgræsbane, et nyt skaterområde, et klatretårn/vartegn samt en 400 m atletikbane.
- Registrering af fysiske forhold, herunder jordforhold, vandforhold (regnvand og skybrud), ledningsforhold og geologiske forhold samt vurdering af eksisterende træer og anden bynatur samt opholdsmuligheder.
- Undersøgelse af de fremtidige trafikale forhold på Hulgårdsvej, herunder hvordan det sikres, at krydsningen af Hulgårdsvej bliver sikker for skolebørn.
- Afklaring af de økonomiske og tidsmæssige konsekvenser af koordineringen med igangsatte skybruds- og klimatilpasningsprojekter.
- Orientering af interessenter.
- Udarbejdelse af estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen.
- Undersøgelse af muligheder for og konsekvenser af en opdeling af et kommende anlægsprojekt, herunder tidmæssige og økonomiske konsekvenser.

Den tekniske analyse skal koordineres med de to igangsatte skybruds- og klimatilpasningsprojekter BIR4.2 Bellahøj Camping (Bellahøjmarken) og BIR4.3 Hulgårdsvej (BR 14. december 2023), der vil blive projekteret samtidig med udarbejdelsen af foranalysen. Projektet BIR4.2 Bellahøj Camping (Bellahøjmarken) forventes at kunne anlægges uafhængigt og inden implementeringen af helhedsplanens aktiviteter, der vil skulle tilpasse sig skybrudsprojektets udformning.

Helhedsplanens placering af et skaterareal og et klatretårn vil betyde at skybrudsprojektet BIR 4.3 Hulgårdsvej ikke vil kunne realiseres i sin nuværende form og inden for tidsplanen, og derfor vil den tekniske foranalyse udpege nye placeringer til disse eller lignende funktioner.

En realisering af Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen er på nuværende vidensniveau estimeret til at koste mellem 100-140 mio. kr. med forbehold for resultatet af de tekniske undersøgelser. Teknik- og Miljøforvaltningen har ligeledes på nuværende vidensniveau estimeret et årligt driftsbudget på ca. 4. mio. kr.

Den samlede tekniske foranalyse forventes afsluttet i maj 2026, og resultaterne forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget medio 2026.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2024 p/l)	Styringsområde	2025	2026	2027	2028	I alt
- Foranalyse, TMF	Anlæg	900	400			1.300
- Foranalyse, KFF	Anlæg	40	25			65
Udgifter i alt		940	425	0	0	1.365

Risikovurdering

Projektet er en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, TMF	TMU	2000 - Ordinær anlæg	550	250			800	800*
- Udgifter til bygherreorganisation, TMF	TMU	2000 - Ordinær anlæg	350	150			500	500*
- Udgifter til bygherrehonorar, KFF	KFU	2060 - Anlæg	40	25			65	65*
Anlægsudgifter i alt			940	425	0	0	1.365	1.365*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☒	Amager Vest	☐		
Adresse		Hvidkildevej 64, 2400 København NV									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Projektet Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen var en del af den samlede afsatte pulje til screeningsbevillinger *KF156 Pulje til screeningsbevillinger på idræt* ved Budget 2023. Der er anvendt 0,9 mio. kr. i projektet.

(1.000 kr., løbende p/l)	2023
Budgetaftale 2023	900
Afsatte midler i alt	900

Henvisninger

[Helhedsplan for Bellahøjmarken og Genforeningspladsen, bilag til møde i TMU 26.02.24](#)

TM138 Etablering af hundegård ved Under Elmene 1-2



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet omhandler etablering af en indhegnet hundegård på et mindre græsareal på adressen Under Elmene 1-2 på Amager Vest.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt et budgetnotat om omlægning af et mindre græsareal til en indhegnet hundeløbegård på et grønt areal ved Under Elmene ud mod Svinget.

Indhold

Budgetnotatet indeholder etablering af en indhegnet hundegård på en grøn strækning på ca. 110 m² fra Under Elmene ud til Svinget i modsatte ende af den eksisterende legeplads og frem til den første tværsti.

HOFOR er i gang med omlægning af fjernvarme på arealet Under Elmene 2-4 og området er derfor gravet op. HOFOR forventes at retablere legepladsen og de resterende arealer inden udgangen af 2024.

Det nuværende hegn, som omkranser dele af det eksisterende areal, er maksimalt en halv meter højt og kan derfor ikke anvendes som del af en kommende hundegård. Området indhegnes derfor med et nyt 100-120 cm højt panelhegn med indgangslåge i den sydlige ende. Hundegården indrettes med en grusbelægning og to eksisterende træer. Der opsættes en bænke og en affaldskurv inden for hegnen. Foruden selve hegnen vil det være nødvendigt at etablere tre rækker chaussesten under hegnen for at undgå, at der vokser ukrudt op i hegnen. Etablering af en hundegård på 110 m² forventes at medføre et slid på arealet, hvormed græsset ikke kan opretholdes. Hvis hundegården etableres, vil der være en legeplads i den ene ende af arealet og en mindre hundegård i den anden ende, adskilt af to mindre grønne arealer med tværstier imellem. Initiativet har ingen konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter til tømning af affaldskurv samt vedligeholdelse af hundegården.

Såfremt der afsættes midler, vil Teknik- og Miljøforvaltningen høre relevante, lokale aktører herunder naboer og lokaludvalget i forbindelse med etablering af en hundegård.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Etablering af hundegård	Service	200				200
- Afledt drift og vedligehold	Service	10	20	20	20	70
Udgifter i alt		210	20	20	20	270

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Etablering af hundegård	TMU	1000 - Ordinær drift	200				200
Serviceudgifter i alt			200	0	0	0	200
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	10	20	20	20	70
Afledte serviceudgifter i alt			10	20	20	20	70

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☒		
Adresse		Under Elmene 1-2									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM114 Grønt byrum ved Frankrigsgade Svømmehal



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	X
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder en omdannelse af vejstrækningen foran Frankrigsgade Svømmehal til et grønt byrum.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 10. juni 2024 finansiering af et grønt byrum ved Frankrigsgade Svømmehal til forhandlingerne om Budget 2025. Dette på baggrund af prioritering af budgetønske fra Amager Øst Lokaludvalg.

Indhold

Frankrigsgade Svømmehal ligger på en delstrækning af Frankrigsgade, som er lukket for biltrafik i begge ender, men benyttes af gående og cyklister. På strækningen ligger svømmehallen, en boligkarré og et kollegium. På arealet er der en gennemgående asfaltbelægning, cykelparkering til svømmehallen og to københavnerbænke. Udover en række træer er der begrænset bynatur.

Omdannelsen skal skabe et grønt byrum. Udviklingen af projektet skal ske med inddragelse af relevante interessenter, herunder Amager Øst Lokaludvalg, lokale borgere og grundejere, interesseorganisationer, myndigheder, virksomheder og institutioner mv. Interessenterne inddrages særligt i en indledende idéfase, hvor lokale ønsker til byrummet afdækkes. På baggrund af idéfasen vil projektet blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget forventeligt ultimo 2025. Herefter vil forvaltningen igangsætte selve projekteringen.

Projektet skal koordineres med Københavns Ejendommens og Kultur- og Fritidsforvaltningens planer for renovering af Frankrigsgade Svømmehal, som foreløbigt forventes gennemført fra medio 2028 til medio 2029.

Anlægsprojektet har ikke konsekvenser for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser. Det eksisterende antal træer vil blive bevaret. Det er en mulighed, at arealet via projektet tilføres flere træer, hvilket den videre udviklingsproces vil afklare.

Der skal som følge af anlægsprojekter afsættes afledte driftsmidler. Midlerne går til pleje af begrønning, drift og vedligehold af byinventar samt øget renhold i forbindelse med forventet flere opholdsmuligheder.



Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler forventeligt ultimo 2025.

Projektet forventes ibrugtaget i juni 2027.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Anlæg af byrum	Anlæg	700	3.550	4.750		9.000
Afledt drift og vedligehold	Service			135	270	405
Udgifter i alt		700	3.550	4.885	270	9.405

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsmkostningerne til risikotillæg.

Klima

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år (kg CO ₂ e/kvm/år)	Udledning pr. år (ton CO ₂ e/år)	Samlet udledning
			Minimum - maksimum (ton CO ₂ e)
Anlæg af Grønt byrum ved Frankrigsgade Svømmehal	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun for byggeri	17,7 - 32,6

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med en vis usikkerhed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	300	150		850	700*
Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg		2.950	4.350		7.300	
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	300	300	250		850	600*
Anlægsudgifter i alt			700	3.550	4.750	0	9.000	1.300*
<i>Serviceudgifter</i>								
Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			135	270	405	
Serviceudgifter i alt			0	0	135	270	405	



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☒	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Frankrigsgade 31-35									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM155 Førerløse færger, tekst

Resumé

Dette budgetnotat indeholder en hensigtserklæring om at henvise finansiering af det videre arbejde med muligheden for førerløse færger til senere forhandlinger.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Budget 2025 bestilt en hensigtserklæring vedr., at der arbejdes videre med muligheden for førerløse færger i Københavns Havn, og at finansieringen henvises til senere forhandlinger. Dette pba. medlemsforslag vedtaget af borgerrepræsentationen i februar 2024.

Indhold

Der er på nuværende tidspunkt to undersøgelser i gang. En screening af mulighederne for førerløse færger, som forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget oktober 2024 og en forundersøgelse af en forbindelse mellem Langelinie og Refshaleøen, hvor der indgår en undersøgelse af førerløs pendulfærge, som forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2025. Et budgetnotat til senere forhandlinger vil bl.a. tage udgangspunkt i resultaterne af disse undersøgelser.

Forslag til hensigtserklæring:

" Parterne er enige om at arbejde videre med muligheden for førerløse færger pba. resultaterne af de igangværende undersøgelser. Finansiering henvises til senere forhandlinger."

Henvisning

[Medlemsforslag om førerløse færger \(BR 29.02.24\)](#)

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

TM003 Genopretning af fysiske værdier i grønne områder (finansiering) (specifik udfordring)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	x
Bevillingsudløb	
Henvist sag	x
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder finansiering af en plan for en rettidig og omkostningseffektiv genopretning og vedligehold af byens fysiske værdier i kommunens grønne områder for at stoppe det accelererende forfald. Kortlægningen viser, at hvis kommunen ikke udbedrer genopretnings- og vedligeholdelsesefterslæbet, vil genopretningsbehovet udgøre 1,5 mia. kr. i 2043.

Baggrund

Der blev i Budget 2023 vedtaget følgende hensigtserklæring: *"Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen kortlægger vedligeholdelses- og genopretningsbehovet på byens fysiske værdier i de grønne områder og udarbejder en plan for en omkostningseffektiv genopretning."*

Baggrunden for hensigtserklæringen er, at Teknik- og Miljøforvaltningen i Budget 2019–Budget 2023 har rejst genopretningsprojekter som need to renovering for sammenlagt 122,5 mio. kr. Need to-sagerne er først blevet meldt ind, når de er helt nedbrudt, eller der har været fx nedstyrtningsfare. Forvaltningen har ikke rejst akutte renoverings- og genopretningssager siden Budget 2023, da det har været planen, at de skal indgå i den samlede genopretningsplan for området. Såfremt der ikke afsættes finansiering til en systematisk genopretningsplan, vil forvaltningen således i de kommende år fremlægge en række need to-renoveringssager.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Økonomiforvaltningen kortlagt et accelererende efterslæb på de fysiske værdier i de grønne områder. Det medfører, at udgifterne stiger, hvis der ikke afsættes finansiering til at indhente efterslæbet, der er opgjort til 724 mio. kr.



Det samlede efterslæb i 2043 vil udgøre 1,5 mia. kr., hvis kommunen ikke afsætter midler til genopretning og løbende vedligehold af fysiske værdier i de grønne områder. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor en omkostningseffektiv genopretnings- og vedligeholdelsesplan, der rettidigt skal standse det accelerende forfald og håndtere de mest nedslidte elementer.

På flere af bygningerne og bygværkerne kan der indenfor få år være risiko for nedstyrtningssfare og personskaade flere steder i byen, hvis kommunen undlader at genoprette. Forvaltningen vil således indenfor de kommende år rejse en række need to-sager med akutte renoveringsprojekter, hvis der ikke afsættes finansiering til en systematisk genopretningsplan. Det drejer sig eksempelvis om de indre og ydre mure på Assistens Kirkegård, ydre mure på Vestre Kirkegård, Stjernekapellet på Vestre Kirkegård samt belægninger og inventar i flere af byens grønne områder. Sidstnævnte har været afspærret af flere omgange for at foretage nødvendige reparationer af murværket med henblik på at undgå nedstyrtning.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den fremlagte genopretnings- og vedligeholdelsesplanen den 10. juni 2024.

Indhold

Der er løbende blevet afsat finansiering i budgetaftaler til renovering af diverse enkeltstående fysiske værdier i de grønne områder ved opstået need to -behov. Med denne indsats overgås til en rettidig, langtidssikker og omkostningseffektiv løsning for planlagt vedligehold og genopretning af kommunens fysiske værdier i de grønne områder.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Økonomiforvaltningen gennemført kortlægning og tilstandsregistrering af de fysiske værdier, herunder bygninger, bygværker, belægninger og inventar med ekstern bistand fra Niras og Sweco, jf. bilag 1. Tilstands- og behovsvurderingen er udført efter Københavns Ejendommers kategoriseringsmodel fra 1 (god) til 5 (nedslidt). Konklusionen er, at mere end halvdelen af de fysiske værdier enten er *meget slidt* eller *nedslidt* svarende til hhv. tilstandskategori 4 eller 5. Kortlægningen viser et samlet genopretningsefterslæb på 724 mio. kr. og 59,2 mio. kr. årligt efterslæb til planlagt vedligehold. Analyseresultaterne blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 27. februar 2024.

Det samlede genopretningsefterslæb vil i 2043 udgøre ca. 1,5 mia. kr., hvis der ikke tilføres tilstrækkelige midler til genopretning af de fysiske værdier i de grønne områder. Hvis ikke der afsættes midler til genopretning, vil elementerne forfalde yderligere, og de grønne områder vil fremstå mere nedslidte. Dette vil blandt andet betyde, at inden for en kommende årrække vil de elementer, som i dag fremstår i en acceptable tilstand, forfalde til nedslidt og i værste fald kræve en total udskiftning. I nogle tilfælde kan der opstå problemer med sikkerheden for medarbejdere og borgere. Eksempelvis kan mure vælte, der kan komme flere og større huller i belægninger, trapper kan være farlige at færdes på osv.

Niras har beregnet de forventede levetider på for ca. 80 % af de fysiske elementer. Levetidsberegningen er baseret på tilstandsniveauer og estimerede frekvenser på den



enkelte arbejdsopgave. Resultatet viser, at en stor andel af elementerne i tilstand 4 og 5 i løbet af de næste 1-6 år vil være nedbrudte og skulle udskiftes. Overordnet viser rapporten følgende:

- Tilstand 5 – restlevetiden er for ca. 93 % af elementerne estimeret til 1-2 år.
- Tilstand 4 – restlevetiden er for ca. 78 % af elementerne estimeret til 3-6 år.
- Tilstand 3 – restlevetiden er for ca. 80% af elementerne estimeret til 5-15 år.

Hvis der ikke afsættes finansiering til genopretningsplanen, vil den økonomiske konsekvens være, at de samlede udgifter stiger markant og i nogle tilfælde vil elementerne kræve en total udskiftning frem for renovering. Analysen viser samtidig, at det er væsentlig dyrere at foretage en udskiftning fremfor rettidig at renovere elementerne. Konkret kan nævnes to priseksempler vedr. Vestre kirkegård:

- Kirkegårdsmur (estimeret pris pr. m²):
 - Renovering: Udkradsning og omfugning: 2.000-2.300 kr.
 - Udskiftning: 6.000 kr.
- Vinduer Nordre Kapel (estimeret pris pr. enhed):
 - Renovering: Maling og snedkerreparation: 6.000 kr.
 - Udskiftning: Indkøb og montage: 40.500 kr.

Genopretnings- og vedligeholdelsesplan

Indsatsen består af en 19-årig genopretnings- og vedligeholdelsesplan i 2025-2043, hvor der årligt afsættes 55 mio. kr. til indsatsen. Planen løfter de mest nedslidte fysiske værdier i byens grønne områder og stopper det accelererende forfald. Planen indebærer, at genopretningen af de fysiske værdier sker rettidigt og på det økonomisk optimale tidspunkt, da det er afgørende for en omkostningseffektiv plan for de fysiske elementer. Den økonomiske fordel ved at udføre genopretningsarbejde på det rette tidspunkt består i at undgå store og omkostningstunge genopretninger eller erstatninger senere hen. Eksemplet med muren og vinduerne på Vester Kirkegård illustrerer, at det er væsentligt billigere at vedligeholde og renovere i tide. Forvaltningens beregninger viser derimod, at omkostningerne vil stige markant, hvis muren får lov til at forfalde til et punkt, hvor en renovering ikke længere er mulig.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil årligt forelægge sag til Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen vedr. udmøntning af konkrete genopretningsprojekter og frigivelse af anlægsbevillingen. Dette i lighed med den eksisterende bevilling til genopretning af vejinfrastrukturen. Endvidere afsættes med budgetnotatet ikke anlægsmåltal, idet dette i lighed med genopretningsindsatsten for vejområdet prioriteres anlægsmåltal til genopretningen indenfor udvalgets anlægsmåltal. Prioriteringer af genopretning foretages således af Teknik- og Miljøudvalget.

Afgrænsning og fremtidige projekter

Teknik og Miljøforvaltningen har i genopretningsplanen foretaget en række afgrænsninger som medfører at en række elementers genopretningsbehov ikke vil være omfattet af bevillingen i budgetnotatet. Det drejer sig om følgende:

- Bevaringsværdige gravminder er afgrænset til 1.400 ud af 3.000 elementer, med udgangspunkt i genopretning af gravminder med særlig historisk betydning
- Bredsikring, trækonstruktioner og små parksøer er afgrænset til at genoprette halvdelen af det kortlagte genopretningsbehov, med udgangspunkt i, at



genoprette bygningskonstruktioner med væsentlig betydning for veje og infrastruktur

- Monumenter, skulpturer, parkbelysning, strande, blomsterbede, motionsudstyr, fitness, parkourredskaber, cykelstativer, bomme, mv.
 - Udgifter til udskiftning af krematorieteknik
 - Den estimerede moderniseringsandel i forbindelse med renoveringer ud over Almindelige lovkrav til byggeriet
 - Udgifterne forbundet med opkobling til fjernvarmenettet
 - Nybyggeri eller ombygninger affødt af ændrede organisationsbehov
 - Genopretning af soppesøen i Fælledparken og trædæk på land/vand.
- Forvaltningen har igangsat særskilte analyser af disse og renovering mv. vil skulle finansieres særskilt

Økonomi

Teknik- og Miljøforvaltningen anmoder kun om finansiering i budgetnotatet. Finansiering til genopretnings- og vedligeholdelsesplan er placeret fra 2026 og frem til 2044, da Teknik- og Miljøudvalget prioriterer anlægsmåltal. Forvaltningen reperiodiserer midlerne i en kommende anlægsoversigt, hvis der bliver afsat finansiering til den.

Med bevillingen afsættes midler til systemunderstøttelse og datastyring af genopretningsindsatsen. Finansiering hertil indgår i estimerede udgifter.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styringsområde	2026	Årligt 2027-2044	I alt
- Genopretning og vedligehold (finansiering)	Anlæg	55.000	55.000	1.045.000
Udgifter i alt		55.000	55.000	1.045.000

Risikovurdering og proces

Den overordnet risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsmkostningerne til risikotillæg. Udvikling på bygge- og anlægsmarkedet, herunder mængder af eksempelvis kvalificeret arbejdskraft, kan både medføre økonomiske og/eller tidsmæssige afvigelser.

En mindre del af bygningsmassen er fredet. Der er taget højde for dette i prissætning af genopretnings- og vedligeholdelsesbehovet for disse bygninger. I planlægningen af genopretningsindsatsen inddrages også de borgerbaserede udviklingsplaner for de fredede parker og kirkegårde, biodiversitetsstrategien og planer for skybrudsprojekter.

Genopretningen afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Hermed afregnes mer- og mindreforbrug fra gennemførte genopretningsprojekter med bevillingen.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2026	Årligt 2027-2044	I alt
Anlægsudgifter (finansiering)					
- Udførsel	TMU	3140 - Genopretningsrammen	51.150	51.150	971.850
-Udgifter til byherreorganisation	TMU	3140 - Genopretningsrammen	3.850	3.850	73.150
Anlægsudgifter i alt			55.000	55.000	1.045.000

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Bydækkende									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

Bilag 1. Kortlagte og tilstandsregistreret fysiske værdier i de grønne områder



Bilag 1. Kortlagte og tilstandsregistreret fysiske værdier i de grønne områder

I det følgende fremstilles en liste over de fysiske værdier der er kortlagt og tilstandsregistreret i Københavns Kommunes grønne områder.

Kirkegårde
Bemandede legepladsbygninger
Driftspladser
Toiletter
Springvand
Øvrige bygninger
Automatiske porte og låsesystemer
Hegn & hække
Støbejernshegn
Rækværk
Låger
Stendiger
Terrænmure & bedkanter
Belægninger
Parkbroer
Trapper
Soppebassiner, ekskl. Fælledparken
Soppebassin, Fælledparken
Linjedræn
Trædæk land/vand
Affaldskurve
Bænke
Skilte
Bredsikring
Bevaringsværdige gravsteder

22-05-2024

Sagsnummer I F2
2024 - 3902

Dokumentnummer i F2
126893

Sagsnummer eDoc
2024-0061726

Parker, Kirkegårde og Renhold

Njalsgade 17
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452



TM200 Plantning af træer ved anlægsprojekter, tekst

Baggrund

Der er bestilt en hensigtserklæring vedr. systematisk vurdering af mulighed for plantning af træer i forbindelse med alle Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsprojekter.

Indhold

Der i budget 2024 vedtaget en pulje til byrumsforbedrende tiltag, herunder træer og begrønning i forbindelse med genopretning (TM051). Puljen er videreført i årene 2026-2032 ved udmøntning af midler fra genopretningsrammen (BR den 22. august 2024 punkt 9).

Forslag til aftaletekst:

Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen også fremover skal vurdere muligheden for plantning af træer i alle kommende anlægsprojekter på forvaltningens område, hvor det kan ske uden nedlæggelse af parkeringspladser. Muligheden for plantning af træer skal indtænkes i projektforslaget således, at udgifterne hertil finansieres via allerede eksisterende puljer eller i forbindelse med vedtagelse af nye anlægsbevillinger.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	



ØK58 Opgradering af Nørrebro Stationsområde - tryghedsskabende initiativer på Lyngsies Plads (Specifik udfordring)

Baggrund

Til forhandlingerne om Budget 2025 præsenteres to budgetforslag med syv initiativer for at udvikle Nørrebro Stationsområde og øge trygheden. Økonomiforvaltningen søger midler til at skabe mere tryghed på Lyngsies Plads gennem lokale initiativer, analyse af byrum, forbedringer af pladsen og kommunikation med borgerne om områdets udvikling. For at styrke lokal forankring og udnytte lokale ressourcer bedre, foreslås det at give Kultur- og Fritidsforvaltningen midler til at aktivere Lygten Station i dagtimerne og støtte aktiviteter på Lyngsies Plads over en fireårig periode. Der søges i alt om 6,2 mio. kr.

Indhold

Lyngsies Plads ligger nord for Nørrebro Station og er et centralt område i Bispebjerg bydel. Pladsen bruges mest som gennemgangsrum og inviterer ikke til ophold. Der mangler liv og aktiviteter i dagtimerne, og nogle borgere føler sig utrygge på grund af uorganiseret gadesalg på de tilstødende arealer under banen. En opgradering af pladsen er et projekt fra 2015, der endnu ikke er realiseret.

Pladsen er i god stand med materialer af høj kvalitet, men bruges kun lidt til ophold. Der er behov for funktioner, der kan skabe liv og aktivitet i dagtimerne, samt en 'vært' til at facilitere begivenheder og støtte lokale initiativer. Kulturhuset Lygten Station, som ligger ved pladsen, er kun åbent om aftenen. Området langs højbanen på østsiden har potentiale, men mangler opholdsmuligheder trods eftermiddagssol.

Området under højbanen øst for pladsen er meget trafikeret med både cyklister og fodgængere, men bruges også af uorganiserede gadesælgere, der fylder meget i gadebilledet og vanskeliggør passage.

Motiveret af ønsket om at realisere de manglende dele af idéoplægget for Nørrebro Stationsområde fra 2015 og DSB's og Banedanmarks kommende anlægsinvesteringer, er der i regi af Københavns Kommune igangsat et tværgående arbejde om udvikling af området. Det er i den forbindelse essentielt, at Lyngsies Plads aktiveres i dagtimerne og indtages af flere forskellige brugergrupper, så der skabes et mere trygt bymiljø på og omkring pladsen. DSB har i den forbindelse afsat 30 mio. kr. til løft af Nørrebro Station.

For at øge københavnernes brug af- og tilstedeværelse på Lyngsies Plads, søges der er midler til nedenstående fire initiativer.

Aktivering af lokale aktører og byrumsanalyse

Som startskud på aktiveringen af Lyngsies Plads søger Økonomiforvaltningen midler til en ekstern rådgiver, som kan facilitere en inddragelse af lokale beboere og aktører. Processen kan kickstarte et længerevarende arbejde i regi af Kultur- og Fritidsforvaltningen og sikre lokal forankring fra starten. Rådgiveren skal i processen identificere og aktivere lokale kræfter med henblik på at afdække potentialer og barrierer for mulige samarbejder om nye aktiviteter og tryghedsskabende tiltag på og omkring pladsen. Herunder skal rådgiver i en byrumsanalyse afsøge, om der med fordel kan foretages mindre fysiske ændringer af pladsen, som kan understøtte målet om at skabe et attraktivt, aktivt og trygt byrum. Der kan f.eks. gennemføres:

- Borgerdialog med fokus på tryghed, aktiviteter og indretning af Lyngsies Plads.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	x
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

- Opsøgende dialog med lokale aktører og interessenter med henblik på at skabe netværk og synergi i området omkring pladsen. Blandt de relevante aktører kunne f.eks. være Bispebjerg- og Nørrebro Lokaludvalg, områdefornyelserne Bispebjerg Bakke og Bispeengen, Kampsportens Hus, Nørrebrocenteret, Erhvervsnetværk Nordvest samt detailhandlere og publikumsorienterede serviceerhverv i nærområdet.
- Byrumsanalyse og skitsering af mulige opgraderinger af byrum inklusivt økonomisk overslag.

Pulje til byrumsforbedringer på Lyngsies Plads

Med udgangspunkt i byrumsanalysen (initiativ 1) søger Økonomiforvaltningen om midler til en pulje til konkrete og permanente byrumsforbedringer, der kan understøtte aktiviteten af byrummet. Byrumsforbedringerne kan f.eks. omfatte opsætning af byrums-møbler, ny belysning, beplantning, og lignende. Byrumsanalysens anbefalinger til byrumsforbedringer afleveres til Økonomiudvalget, hvorefter midlerne overgår til Teknik- og Miljøforvaltningen, der står for anlægget. Der afsættes midler til afledt drift og vedligehold. Hvis puljen ikke udmøntes på baggrund af byrumsanalysen, føres de resterende midler tilbage til kassen. Overskydende driftsmidler føres ligeledes tilbage til kassen.

Lygten Station er ikke tydeligt synlig som et kulturtilbud på grund af begrænset fysisk synlighed, og fredningen af bygningen tillader ikke skiltning mv. Derfor afsættes 0,5 mio. kr. i 2025 til Kultur- og Fritidsforvaltningen til at udvikle og realisere en lysstrategi for Lygten st., der kan skabe en mere synlig og attraktiv facilitet, formidle husets kulturelle indhold, og binde pladsen og Lygten sammen.

Tværgående kommunikation og borgerdialog

Da udviklingen af Nørrebro Stationsområde inkluderer en række forskellige projekter med forskellige projektere (Københavns Kommune, DSB og Banedanmark) er der behov for tværgående, løbende kommunikation med lokale borgere og aktører. Økonomiforvaltningen søger derfor om midler til kommunikation og afholdelse af informationsmøder for borgere, følgegruppemøder og eventuelle øvrige møder med lokale aktører. Midlerne skal bl.a. anvendes til leje af lokaler og forplejning, samt kommunikationsmaterialer.

Styrket aktivering og forbindelse ml. Lygten st. og Lyngsies Plads

Det kommunale kulturhus Lygten st. rummer med sin centrale placering i området et stort potentiale som drivkraft for liv og aktiviteter på Lyngsies Plads både i dag- og aften-timerne. I dag er der begrænset bemanding, hvilket alene muliggør de eksisterende aktiviteter, primært i aften-timerne. Hvis man ønsker at indfri husets potentiale, kræver det øget bemanding, som vil gøre det muligt at åbne huset, særligt i dagtimerne, dels så det i højere grad inviterer området ind, dels så det kan trække husets aktiviteter ud i området.

Initiativet indeholder ét årsværk i en fireårig forsøgsperiode, som med afsæt i initiativ 1 kan arbejde med løbende facilitering af aktiviteter på Lygten st. og Lyngsies Plads, herunder løbende og opsøgende kontakt til foreninger og aktører med henblik på arrangementer og samarbejder. Dette med særligt fokus på aktivering i dagtimerne og synlig aktivitet, både inden for husets eksisterende profil og med sigte på nye funktioner og målgrupper.

For at skabe mulighed for konkrete aktiviteter og arrangementer, skal der afsættes et aktivitetstilskud i en tilsvarende periode. Dette med henblik på at muliggøre løbende anskaffelser, fx remedier til aktiviteter på hus og plads, inventar til udstillinger, fleksibelt byrumsinventar mv.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr., 2025 p/l	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Initiativ 1: Aktivisering af lokale aktører og byrumsanalyse af Lyngsies Plads	Service	0	600	200	0	0	800
Initiativ 2: Pulje til byrumsforbedringer på Lyngsies Plads herunder belysning	Anlæg	0	500	1.000	0	0	1.500
Initiativ 2: Afledt drift og vedligehold	Service	0	0	150	150	150*	450
Initiativ 3: Tværgående kommunikation og borgerdialog	Service	50	100	100	0	0	250
Initiativ 4: Bemanding af Lygten Station og aktivitetstilskud	Service	0	800	800	800	800	3.200
Udgifter i alt (netto)		50	2.000	2.250	950	950	6.200

* Midler til afledt drift og vedligehold afsættes varigt.

Forslag til aftaletekst

Parterne er enige om at afsætte midler til opgradering af byrum, nye aktiviteter, samt tryghedsskabende initiativer på Lyngsies Plads.

Der afsættes

0,5 mio. kr. i 2025 og 1,0 mio. kr. i 2026 på anlæg til en pulje til byrumsforbedringer på Lyngsies plads.

0,1 mio. kr. på service i 2024, 1,5 mio. kr. på service i 2025, 1,1 mio. kr. på service i 2026 og 0,8 mio. kr. på service i 2027-2028 til aktivering af lokale aktører og aktiviteter.

Risikovurdering og proces

Opgradering af Lyngsies Plads er af stor vigtighed for det samlede område. Der er dog behov for at tænke i nye baner, da der ikke alene er behov for fysiske tiltag, hvis pladsen skal fungere bedre. Den foreslåede tilgang med både byrumsforbedringer, aktivering af lokale kræfter og bemanding af Lygten er ny, og der er en vis procesrisiko, idet det ikke er givet, at det er muligt at identificere lokale aktører, der ønsker at indgå i projekter og samarbejder på pladsen.

Bevillingstekniske oplysninger

I initiativet er der afsat midler til 1 aktivitetsmedarbejder på 0,55 mio. kr. årligt i perioden 2025-2028. Årsværkstimenormen for aktivitetsmedarbejdere er 1.263 timer. Derudover indregnes et direkte/grundlæggende overhead på 35.025 kr.

Projektet indfases pr. 1.10.2024, og forventes fuldt indfaset pr. 31.12.2028.

Tabel 2. Øvrige anlægsprojekter

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	*	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Anlægsudgifter									
Pulje til byrumsforbedringer på Lyngsies Plads	ØU	3126 - ØKF, anlæg		0	0	1.000	0	0	1.000
Ny belysning af Lygten st.	KFU	2060 - KFU, anlæg		0	500	0	0	0	500
Anlægsudgifter i alt				0	500	1.000	0	0	1.500
Afledt drift og vedligehold									

Afledt drift i forvaltningen	ØU	1118 – ØKF, service	*	0	0	150	150	150	450
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	150	150	150	450

Tabel 3. Udgifter til service

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ udgift	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Initiativ 1: Aktivisering af lokale aktører og byrumsanalyse	ØU	1118 – ØKF, service	U	0	600	200	0	0	800
Initiativ 3: Tværgående kommunikation og borgerdialog	ØU	1118 – ØKF, service	U	50	100	100	0	0	250
Initiativ 4: Aktivitetsmedarbejder	KFU	1060	U	0	550	550	550	550	2.200
Initiativ 4: Aktivitetstilskud	KFU	1060	U	0	250	250	250	250	1.000
Serviceudgifter i alt				50	1500	1100	800	800	4.250

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☒	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☒	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Lygten 2 og Lyngsies Plads.									



ØK74 Hensigtserklæring om kortlægning af initiativer der kan understøtte den tværgående virksomhedsservice

Baggrund

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtog i april 2024 Københavns Kommunes nye erhvervsstrategi, der sætter retningen for det erhvervspolitiske arbejde de næste fire år. Strategien har blandt andet fokus på virksomhedsservice. Samarbejdet med Københavns Kommune har stor betydning for byens virksomheder, og kommunes kontaktcentre modtager årligt ca. 30.000 opkald fra byens virksomheder. Erhvervsstrategien har et mål om, at 75 pct. af virksomhederne skal være tilfredse med kontakten med Københavns Kommune (mod 42 pct. i 2023). Et fælles, styrket fokus på virksomhedsservice er derfor vigtigt i det videre arbejde.

Til forhandlingerne om Budget 2025 er der bestilt en hensigtserklæring, der har til formål at sikre et tværgående samarbejde om at styrke virksomhedsservicearbejdet. Økonomiforvaltningen, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen skal udarbejde et fælles forslag til, hvordan serviceoplevelsen styrkes på tværs af kommunens forvaltninger. Dette skal sikre, at de københavnske virksomheder oplever en koordineret og ensartet service. Det kan blandt andet omfatte et fælles fokus på servicekultur, en øget vidensdeling, ensretning af åbningstider, fokus på områder med tværgående sagsbehandling, koordineret kommunikationsindsatser, større kendskab til relevante services og tilbud til virksomhederne på tværs af forvaltningerne m.v.

Hensigtserklæring

Parterne er enige om, at Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen samt Kultur- og Fritidsforvaltningen frem mod kommende politiske forhandlinger skal udarbejde et fælles forslag til, hvordan virksomhedsserviceoplevelsen styrkes på tværs af kommunens forvaltninger.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	



ØK73 Biodiversitetskrav i udbud

Baggrund

Til forhandlingerne om Budget 2025 er der bestilt et budgetnotat vedrørende et pilotprojekt, der kan afdække mulighederne for at implementere biodiversitetskrav i kommunens udbud på byggeområdet. Pilotprojektet skal bidrage til at udvikle en model for, hvordan Københavns Kommune kan påvirke biodiversiteten positivt i leverandørkæden gennem konkrete krav til råstofindvinding og produktion af byggematerialer (også kaldet off-site biodiversitetskrav).

Indhold

Københavns Kommunes (KK) samlede indkøb på byggeområdet har en væsentlig indflydelse på biodiversiteten i de regioner, hvor materialerne produceres. Ved at stille krav til biodiversitet i leverandørkæden vil kommunen kunne bidrage til globalt at forbedre biodiversiteten. Dette kan blandt andet opnås ved krav til naturgenopretning efter råstofudvinding eller ved krav til biodiversitetsbevarende indsatser under produktionen af f.eks. trævarer.

Initiativet om biodiversitet som en del af udbudsprocessen er en del af kommunens bæredygtighedsstrategi og understøtter de stigende krav til Environmental, Social, and Governance (ESG) for virksomheder, som følger af EU Direktivet CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Selvom ESG-kravene p.t. kun gælder for private virksomheder, kan kommunens initiativer påvirke entreprenører til at nå deres mål for biodiversitet.

Ved at gå forrest med at formulere og stille krav til biodiversitet i udbud er det håbet, at KK vil kunne bidrage til at påvirke markedet for byggematerialer, der er fremstillet under hensyn til biodiversitet. Derudover er forhåbningen, at inspirere andre bygherrer og ejendomsjere til at stille lignende krav, blandet andet ved at stille kommunens arbejde til rådighed for medlemmer af partnerskabsaftalen og andre interesserede.

Inden for den private ejendomsbranche ses en stigende interesse for ESG-krav, hvilket skaber gunstige muligheder for bæredygtige indkøbsstrategier. Imidlertid mangler der stadig en klar model for, hvordan specifikke krav til biodiversitet kan integreres i leverandørkæden for byggematerialer.

Pilotprojektet har til formål at:

- Udforske relevante certificeringsordninger og markedsstandarder.
- Få erfaringer fra industrien gennem markedsdialoger.
- Udarbejde og teste udbudskrav specifikt rettet mod biodiversitet i produktionen af byggematerialer som træ, grus og cement.

Københavns Ejendomme er i dialog med rådgivervirksomheden Rambøll om muligt samarbejde, da Rambøll netop har ansat en erhvervs-ph.d. med fokus på off-site biodiversitetskrav.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Budgetbehov er estimeret til 1,5 mio. kr. over 2 år, som skal anvendes til gennemførsel af markedsdialoger, undersøgelse af mulige certificeringsordninger og mulige krav til biodiversitet, samt afprøvning af kravene i udvalgte udbud og kommunikation om erfaringer og metode til partnerskabet under biodiversitetsstrategien.

Derudover kan der tilvælges at bevillige en pulje på 5 mio. kr. til fordyrelse af indkøb som følge af biodiversitetskrav, som skal sikre, at kommunen kan teste udbudskravene til biodiversitet i praksis inden for testperioden på to år.

Forventet effekt og opfølgning

- Udvikling af en model for standardisering af biodiversitetskrav, specifikt rettet mod biodiversitet i produktionen af byggematerialer som træ, grus og cement, som kan anvendes i kommunens fremtidige udbud.
- Forberedelse af mulig indarbejdelse af biodiversitetskrav i udvalgte ramme- og entrepriseaftaler.
- Biodiversitetsgevinst: Positive effekter på biodiversitet som følge af implementerede krav og praksis.
- Øget bevidsthed: Forøget opmærksomhed på biodiversitetskrav i leverandørkæder blandt leverandører, partnerskaber og interessenter.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr., 2025 p/l	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Afdække relevante krav til hensyn til biodiversitet i udbud på byggeri og anlæg.	Service	0	750	750	0	0	1.500
Udgifter i alt (netto)		0	750	750	0	0	1.500
Tilvalg: Pulje til fordyrende indkøb af byggematerialer, som følge af krav til biodiversitetshensyn	Anlæg	0	0	5.000	0	0	5.000
Udgifter i alt (netto)		0	750	5.750	0	0	6.500

Risikovurdering og proces

I byggebranchen er det forholdsvis nyt at stille krav til biodiversitet uden for det bebyggede areal og se på leverandørkæden og stille krav til biodiversitetspåvirkningen fra råstofindvindingen af byggematerialer. Derfor vil projektet her have en forholdsvis eksplorativ og afdækkende karakter.

anvende tidligere erfaringer fra klimapulje til at sikre afsløb på denne pulje evt. uforbrugte midler tilgår kassen.

Økonomiforvaltningen vil bringe erfaringerne fra administrationen af puljen til fordyrelse af indkøb pga. krav i udbud på klimaområdet i anvendelse i det videre arbejde. Eventuelt uforbrugte midler i puljen vil blive tilbageført til kassen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet indføres pr. 1. januar 2025, og forventes fuldt indfaset pr. 1. januar 2027.

Tabel 2. Udgifter til service

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ udgift	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Afdække relevante krav til hensyn til biodiversitet i udbud på byggeri og anlæg.	ØU	1170 – KEJD, service	Udgift	0	750	750	0	0	1.500
Serviceudgifter i alt				0	750	750	0	0	1.500

Tabel 3. Øvrige anlægsprojekter (ikke i ByK)

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	*	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Anlægsudgifter									
Tilvalg: Pulje til fordyrende indkøb af byggematerialer, som følge af krav til biodiversitetshensyn	ØU	3170 – KEJD, anlæg		0	0	5.000	0	0	5.000
Anlægsudgifter i alt				0	0	5.000	0	0	5.000

Øvrige tekniske oplysninger**Bydele**

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse											

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD		x
IT-projekt (KIT)		x



ØK69 Styrkelse af partnerskabet med byens store grundejere "Sammen om biodiversitet"

Baggrund

Til forhandlingerne om Budget 2025 er der bestilt et budgetnotat til at styrke partnerskabet med byens store grundejere "Sammen om biodiversitet", der er en indsats i Handleplan 2022-2025 for Biodiversitet i København. Budgetnotatet omhandler følgende initiativ:

- 1. Pulje til realisering af indsatser i samarbejde med grundejerne i partnerskabet "Sammen om biodiversitet" samt udvidelse og betjening af partnerskabet (13,750 mio. kr. i 2025 - 2028)

Initiativet kan skaleres.

Indhold

Borgerrepræsentationen vedtog den 23. marts 2023 strategien 'Biodiversitet i København 2022-2050' samt en handleplan for 2022-2025. Der udarbejdes fireårige handleplaner med forslag til konkrete initiativer, der kan iværksættes for at realisere strategiens samlede mål. Handleplanen 2022-2025 indeholder 38 initiativer, hvoraf 14 er helt eller delvist finansieret.

Borgerrepræsentationen blev den 20. juni 2024 forelagt den årlige statusredegørelse for biodiversitet, der angiver status og fremdrift på iværksatte initiativer i handleplanen samt styregruppens anbefalinger til, hvilke initiativer der fremadrettet bør prioriteres for bedst at understøtte strategiens realisering. Styregruppen består af repræsentanter fra Danmarks Naturfredningsforening, Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen samt Børne- og Ungdomsforvaltningen. Styregruppen anbefaler, at ni initiativer fra handleplanen 2022-2025 fremmes med Budget 2025, herunder indsats 1.12 "Indgå partnerskaber med byens store grundejere m.fl".

Budgetnotatet ØK76 giver et overblik over alle politisk bestilte budgetnotater med initiativer fra handleplanen 2022 - 2025.

Initiativ 2. Pulje til realisering af indsatser i samarbejde med grundejerne i partnerskabet "Sammen om biodiversitet" samt udvidelse og betjening af partnerskabet

Dette initiativ skal bidrage til at styrke og sikre fremdrift i partnerskabet med 22 af byens største grundejere - "Sammen om biodiversitet", som Københavns Kommune indgik i maj 2024. Formålet med partnerskabet er at bidrage til, at biodiversiteten får bedre kår i København - og samtidig skabe mere bynatur til glæde for københavnernes og deres livskvalitet. Dette kan bl.a. være ved at forbedre den eksisterende og skabe ny biodiversitet i København på tværs af kommunale, almene, statslige og private arealer samt investeringer i byen. Initiativet består af en pulje på 11,0 mio. kr. til realisering af konkrete biodiversitetsindsatser på kommunale arealer, hvor der er synergieffekter eller potentiale for trædesten/biodiversitetskorrider med tilstødende arealer tilhørende grundejerne i

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

partnerskabet. Derudover afsættes der 0,5 mio. kr. fra 2025-2028 i servicemidler til udvidelse og betjening af partnerskabet.

Puljen har til formål at fremme biodiversitet og skabe synlige resultater for derved at skabe mere og bedre bynatur samt trædesten for biodiversitet. Herved skabes et bedre grundlag for større artsrigdom i København, og der sikres bedre adgang for københavnere til natur, viden og uddannelse om biodiversitet. Puljen skal bidrage til realiseringen af konkrete resultater, særligt steder hvor der er potentiale for at fremme biodiversitet på tværs af matrikelskel i dialog med grundejerne i partnerskabet. Puljen kan benyttes til at iværksætte projekter på Københavns Kommunes arealer, mens finansieringen af tiltagene på de private tilstødende matrikler skal finansieres af grundejerne selv. De konkrete projekter på kommunale arealer skal udvikles i dialog med de forvaltninger, som hhv. ejer eller drifter arealerne, med henblik på at sikre, at projekterne dimensioneres, så den afledte drift kan rummes af de afsatte budgetmidler.

De endelige udvælgelseskriterier fastlægges i det videre arbejde. Forvaltningen vil her lægge vægt på biodiversitetspotentiale, fx i forhold til trædesten og biodiversitetskorrider, geografisk spredning samt skaleringsmuligheder i samarbejde med private grundejere. Der afsættes 11,0 mio. kr. fra 2025-2028, som anvendes til anlæg, projektudvikling, projektering, rådgivning og bygherreomkostninger samt løbende midler til afledt drift.

Økonomiforvaltningen er ansvarlig for at gennemføre initiativet i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen samt andre relevante forvaltninger, grundejerne i partnerskabet mv. Udgifterne til service dækker ekstern bistand til arbejde med særlige temaer i partnerskabet, oplægsholdere, afvikling af tre årlige netværksmøder samt et årligt partnerskabsmøde, projektledelse, udvidelse af partnerskabet m.m.

Resultaterne af initiativet afrapporteres til Borgerrepræsentationen ifm. den årlige statusredegørelse af biodiversitet.

Partnerskabet med byens store grundejere er indsats 2.12 i handleplanen 2022 - 2025. Styregruppen anbefaler et fortsat fokus på indsatsen. Initiativet kan skaleres.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over ønsket aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr., 2025 p/l	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 2. Pulje til realisering af indsatser i samarbejde med grundejerne i partnerskabet samt udvidelse og sekretariat betjening af partnerskabet</i>						
Pulje til realisering af indsatser i samarbejde med grundejerne i partnerskabet	Anlæg	275	3.575	3.575	3.575	11.000
Afledt drift	Service	0	700	700	700	2.100
Udvidelse og betjening af partnerskabet	Service	500	500	500	500	2.000
Udgifter i alt (netto)		775	4.775	4.775	4.775	15.100

Klimapåvirkning

Det er ikke muligt at lave beregning af klimapåvirkningerne på nuværende tidspunkt. Der kan laves beregninger for anlægsprojekterne i regi af puljen (initiativ 2) i takt med realisering. Projekterne vil indeholde etablering af beplantning, som forventeligt kan have en reducerende effekt af mindre karakter på sigt.

Bevillingstekniske oplysninger

Årsværkstimenormen er 1.263 timer. Derudover indregnes et direkte/grundlæggende overhead på 35.025 kr.

Initiativet starter pr. 1. januar 2025 og forventes endeligt afsluttet pr. 31. december 2028.

Tabel 2. Øvrige anlægsprojekter (ikke i ByK)

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	*	2025	2026	2027	2028	I alt
Anlægsudgifter								
Pulje til realisering af indsatser i samarbejde med grundejerne i partnerskabet	ØU	3126 ØKF, anlæg		275	3.575	3.575	3.575	11.000
Anlægsudgifter i alt				275	3.575	3.575	3.575	11.000
Afledt drift og vedligehold								
Afledt drift i forvaltningen	ØU	112 fælles ramme-puljer		0	700	700	700	2.100
Afledte serviceudgifter i alt				0	700	700	700	2.100

Tabel 3. Udgifter til service

1.000 kr., 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	Indtægt/udgift	2025	2026	2027	2028	I alt
Udvidelse og betjening af partnerskabet	ØU	1118 ØKF, Service	U	500	500	500	500	2.000
Serviceudgifter i alt				2.000	2.000	2.000	2.000	8.000

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse											

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD		X

AREALOPTIMERING AF FORVALTNINGENS ADMINISTRATIVE KVADRATMETER

Kort resumé: Forslaget omhandler arealoptimering af TMF's kontorarealer i de to administrative bygninger, Njalsgården og Bryggens Gård, som i dag huser ca. 1.600 administrative medarbejdere under forvaltningen. Arealoptimeringen sker ved at implementere aktivitetsbaseret indretning, hvor hovedparten af TMFs administrative medarbejdere samles i Njalsgården, og forvaltningen opsiger størstedelen af det nuværende lejemål i Bryggens Gård.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1. Beskrivelse af forslag (fremgangsmåde og effekt)

Kort baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningens (TMF) administrative funktioner er i dag placeret på Njalsgården (Njalsgade 13-17) og Bryggens Gård (Islands Brygge 37). TMF ønsker med forslaget at styrke rammerne for en effektiv arealudnyttelse, en god opgaveløsning og et godt arbejdsmiljø. Ved at implementere aktivitetsbaseret indretning (ABI) på de to lokationer, er det muligt at samle størstedelen af organisationen på Njalsgården.

Forslaget ligger i forlængelse af kredsens af administrerende direktørs hensigtserklæring fra december 2023 om at fortsætte arbejdet med optimering af de administrative kvadratmeter i forvaltningerne. Arbejdet tager bl.a. afsæt i en foranalyse for arealoptimering fra 2022, der med afsæt i nøgletalsberegninger viser et effektiviseringspotentiale på 9-13 mio. kr. årligt for TMF. Med denne case realiseres 10,5 mio. kr. foruden et pilotprojekt i Bryggens Gård (OFS22/23 BC73), der har realiseret yderligere 2,1 mio. kr. Med afsæt i erfaringerne herfra, har TMF, i samarbejde med KEJD, undersøgt mulighederne for at indfri det resterende potentiale.

Der er udarbejdet en foranalyse af arealoptimering af TMF's lokaler. I foranalysen er der foretaget observationer af den nuværende bygningsanvendelse og der er indsamlet input fra alle enheder om medarbejdernes brug af bygningen. Foranalysen viser, at der er et væsentligt potentiale for arealoptimering, da en betydelig del af medarbejderne tilbringer en stor del af deres tid udenfor ejendommen, fx tilsynsførende og byggeledere på anlægsprojekter. Der er ligeledes kortlagt et behov for bedre understøttelse af organisationens møde- og projektlokaler, som den nuværende indretning ikke imødekommer i tilstrækkelig grad. Tilsvarende har nogle afdelinger ændret størrelse, og den nuværende indretning med faste pladser vanskeliggør en fleksibel udnyttelse af pladsen.

Arealoptimering af TMF's lokaler og fastholdelse af de bedste m² i Njalsgården og Bryggens Gård

KEJD har udarbejdet forskellige løsningsmodeller for optimering af TMFs arealer. Det er besluttet, at TMF optimerer arealerne, så der opsiges en mindre separat bygning i Njalsgården og lejemålet på Bryggens Gård reduceres til ca. 1/3 af det nuværende lejemål. Teknik- og Miljøforvaltningen har fået godkendt delvis opsigelse af arealerne efter aftale med KEJD, hvilket betyder, at TMF opsiger arealerne med minimum seks måneders varsel, hvorefter ansvaret og budgettet overgår til KEJD.

På Islands Brygge fastholdes flest mulige af pilotprojektets renoverede arealer under hensyntagen til den højeste effektivisering. Ved at fastholde de bedste m² i begge bygninger, vil TMF kunne fremstå som en attraktiv arbejdsplads på to matrikler. Størstedelen af TMFs medarbejdere vil således blive samlet i Njalsgården (1351 medarbejdere), mens en mindre del af organisationen forbliver på Bryggens Gård (252 medarbejdere), da der bl.a. er særlige behov ift. omklædning og parkering, som bedst imødekommes her. Der indføres aktivitetsbaseret indretning i begge bygninger.

Med undtagelse af pilotprojektet har hovedparten af TMF's administrative medarbejdere har i dag egne skriveborde. Skriveborde er omdrejningspunkt for arealoptimeringen, da de optager meget plads, og

ikke udnyttes til fulde. Skrivebordene har en gennemsnitlig belægningsgrad på 27 pct., hvormed der er et stort potentiale i at reducere skrivebordenes størrelse og dele skrivebordspladser. I indretningen af Njalsgården og Bryggens Gård reduceres det gennemsnitlige kvadratmeterforbrug fra 18,5 til 11,5 etagekvadratmeter, hvilket er på niveau med andre arealoptimeringsprojekter i KK. Når faste skrivebordspladser bliver til delepladser, frigives også plads til nye kontorområder, som indrettes efter behov i de enkelte enheder. Det kan være flere møderum, flexrum, stille- og samarbejdszoner m.m. Den detaljerede indretningsplan for et kontors hjemmeområde, samt fællesområder, udvikles i tæt samarbejde med TMF's afdelinger.

Effekt ved implementering af aktivitetsbaseret indretning i Njalsgården og Bryggens Gård

Ved at implementere aktivitetsbaseret indretning skal projektet bidrage med gevinster i form af en indretning, der understøtter en fleksibel og behovsorienteret arbejdsplads med et møbelvalg, som vægter fleksibilitet og justerbarhed og let lader sig tilpasse arbejdspladsens behov. Det skal danne ramme for et attraktivt arbejdsmiljø, hvor en moderne og mere ensartet indretningsstil er tilpasset de mange aktiviteter, der knytter sig til forvaltningens faglige og sociale liv. Dermed understøttes vilkårene for en god opgaveløsning i tidssvarende rammer, der fysisk og digitalt støtter op om behov for fordybelse, videndeling og samarbejde samt øger sammenhængskraften med delezoner til varierede mødetyper, projektforsøb og faglige fællesskaber.

Projektet bidrager til en effektiv arealudnyttelse, hvor færre borde og lokaler står tomme, så der kan frigives plads til anden lokale anvendelse eller skabes administrative besparelser på ejendomsudgifterne. Der indrettes efter bæredygtige principper med nedsat CO₂-aftryk og en høj genanvendelsesprocent af møbler og møbeldele på tværs af Københavns Kommune, ligesom et reduceret kvadratmeterforbrug har en positiv effekt for både energiforbruget per medarbejder og vedligeholdelsesomkostningerne.

Behov for at inddrage medarbejdere og ledelsesteams i etableringen af aktivitetsbaseret indretning

For medarbejderne vil det at arbejde aktivitetsbaseret være en ny måde at organisere arbejdsdagens opgaver. Det kræver forståelse for behov og villighed til at skabe nye vaner at opnå fordelene, og det kan være en stor mental forandring for medarbejdere og ledelse, som har været vant til faste skrivebordspladser og større opbevaringsplads til personlige effekter. Derfor er ledelsens og medarbejdernes inddragelse og forberedelse et kardinalpunkt for etableringen af ABI. I implementeringsperioden vil medarbejderne opleve, at de bliver flyttet rundt i bygningerne. Enheder placeres der, hvor det strategisk er mest fordelagtigt for dem at være for at sikre den fysiske nærhed til de enheder, der samarbejdes mest med. Projektet indebærer ligeledes perioder med ombygning af indretning, ventilation og belysning.

Efter investeringsforslagets godkendelse forventes KEJD at forberede en investeringscase for samlokalisering i de ledige kvadratmeter i samarbejde med relevante forvaltninger. SOFs lejemål i Bryggens Gård påvirkes ikke direkte af TMF's investeringsforslag, men KEJD vil efter forslaget godkendelse fortsætte dialogen med SOF og TMF i samarbejdet om den fremtidige udvikling af ejendommen.

2. Økonomi

Effektivisering

Den økonomiske effektivisering i forslaget opnås gennem husleje- og forbrugsbesparelser, som følge af arealoptimering for TMF og dermed færre anvendte m². Derudover beregnes der også en besparelse på rengøring som konsekvens af færre kvadratmeter, som er beregnet ud fra KEJDs beregningsmodel for taksering af rengøring. I beregningen er effekten af pilotprojektet i TMF modregnet. De opsagte arealer kan fremover benyttes til andre formål, som administreres i KEJD.

Estimeret investeringsbehov til etablering af nye kontorfaciliteter i Njalsgården og Bryggens Gård

I foranalysen er der foretaget en vurdering af det nuværende inventar. I denne forbindelse er der har KEJD taget udgangspunkt i nøgletal fra tidligere cases for investeringer i tilpasning af inventaret, herunder TMFs pilotcase.

I indretningen på begge matrikler tilstræbes der en høj grad af genbrug af eksisterende inventar, ligesom der indgås samarbejde med KKs genbrugslager. Med udgangspunkt i erfaringerne fra TMF pilotcase er der estimeret et behov for køb af nyt inventar, da implementeringen af ABI vil medføre et behov for andre inventartyper end traditionel storrumsindretning. Investeringsbehovet vil bl.a. omfatte indkøb af lockers, telefonbokse, whiteboards, inventar til køkkener, mødelokaler og flexrum, gardiner, omkostning til etablering af diverse skiltning (wayfinding) i den nye indretning samt nyt IT-udstyr. Derudover vil investeringsbehovet omfatte omkostninger til montage, el-arbejde samt til justering og tilpasning af indretningen, der evalueres 3 måneder efter ibrugtagning.

Arealoptimeringen på de to matrikler vil ligeledes omfatte omkostninger til flytning på tværs af de to lejemål, eftersom en større andel kontorpladser i Bryggens Gård, skal flyttes til Njalsgården. Der forventes ligeledes at være et behov for interne rokader mellem TMF-enheder, som afklares ifm. den endelige indretningsløsning. Dertil må forventes omkostninger til midlertidig opbevaring og transport af overskudsinventar, fx i forbindelse med ombygning på matriklerne, ligesom der vil være inventar, der ikke kan genbruges og skal håndteres og evt. deponeres. Estimatet for flytteudgifter tager udgangspunkt i erfaringer fra tidligere flytninger af administrative arbejdspladser i KK.

Som led i arealoptimeringen vil der ligeledes være behov for en række ombygningstiltag i bygningerne, som både sikrer en optimal rumfordeling i et fortættet kontormiljø samt tilpasninger af mødelokaler. Formålet er at understøtte de enkelte enheders organisatoriske behov. Ombygningstiltagene består af justeringer af den indvendige indretning, som understøtter medarbejderne i deres daglige opgaveløsning med plads til samarbejde, sparring og samtale. Omkostningerne til ombygningstiltagene er estimeres på baggrund af skitseforslag til ruminddeling og rådgivervurdering heraf. Endelig vil der i forbindelse med delopsigelsen af areal i Njalsgården være omkostninger forbundet med indflytningen til de nye lejemål lovliggøres I, herunder etablering af køkkenfaciliteter og handicaptoiletter. Disse omkostninger er udregnet efter standard takster.

Lønmidler til implementeringsindsatsen

Endelig er der afsat lønmidler til TMF og KEJD til implementeringsindsatsen. Størstedelen heraf allokeres til KEJD, som har kompetence til at flytte, designe og implementere aktivitetsbaseret indretning for København Kommune. Lønmidlerne til KEJD udgør i alt 10,2 ÅV i projektperioden og afsættes til projektleder, arkitekter, designer, flyttekoordinator, indkøbsspecialist, kommunikations- og forandringskonsulenter, Facility Service m.fl. TMF bidrager ligeledes til indsatsen med koordinering, kommunikation, forandringsledelse, research-opgaver og samarbejde omkring ombygning på tværs af organisationen. Lønmidler til TMF udgør i alt 2,5 ÅV i projektperioden og omfatter projektsekretariatsbetjening, koordinering, kommunikation, ledelses- og MED-håndtering, mv. Estimatet for lønmidler til implementeringsfasen er udarbejdet på baggrund af pilotprojektet.

Projektet er en af de største arealoptimeringscases, der implementeres i KK og indebærer indsatser og koordinering på tværs af 5 afdelinger, 2 ejendomme og 1.600 medarbejdere, ligesom projektet er et kombineret indretnings- og ombygningsprojekt.

Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1.000 kr. 2025 p/l	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Varige ændringer (effektiviseringer og drift)							
Huslejeeffektiviseringer IB37	Service	0	-3.684	-5.894	-5.894	-5.894	-5.894
Huslejeeffektiviseringer Njalsgården	Service	0	-1.847	-2.955	-2.955	-2.955	-2.955
Effektivisering rengøring	Service	0	-1.402	-2.243	-2.243	-2.243	-2.243
FM-udgifter	Service	0	201	320	320	320	320
Samlet varig ændring		0	-6.732	-10.772	-10.772	-10.772	-10.772
Implementeringsomkostninger (midler fra investeringspuljen)							
Flytteudgifter	Anlæg	2.049	3.271	0	0	0	0
Etablering af nye kontor	Anlæg	5.574	12.588	0	0	0	0
Ombygning af ejendom	Anlæg	7.123	2.019	0	0	0	0
Projektressourcer til EM2	Service	5.729	4.909	0	0	0	0
Projektressourcer til forvaltninger	Service	1.125	750	0	0	0	0
Samlede implementeringsomkostninger, service	Service	6.854	5.659	0	0	0	0
Samlede implementeringsomkostninger, anlæg	Anlæg	14.746	17.878	0	0	0	0
Samlede implementeringsomkostninger		21.600	23.537	0	0	0	0
Samlet økonomisk påvirkning							
		21.600	16.805	-10.772	-10.772	-10.772	-10.772
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6						

Noter til alle tabeller: Forslaget skal udarbejdes i 2025 p/l.
Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

3. Implementering og opfølgning

Opfølgningsmål	Hvordan måles opfølgningsmålet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Implementering og anvendelse af investeringsmidler			
Foranalyse vedr. indretnings- og kapacitetsanalyser, kvalitative interviews og observationer er gennemført	Foranalyse gennemført før udarbejdelse af case	TMF Stab	Ved frigivelse af investeringsmidler
Projektgrundlag inkl. projektorganisering, plan for inddragelse og kommunikation, tids- og leveranceplan, projektroller og ansvar, godkendes	Styregruppe godkender projektgrundlag.	TMF Stab	Primo 2025
Ombygningsplaner for Njalsgården godkendes	Styregruppe godkender ombygninger af Njalsgården og TMF bestiller opgaven i KEJD	TMF Stab	Primo 2025
Placeringsoversigt godkendes af styregruppe	Styregruppe godkender enheders placering af hjemmeområder i bygningerne.	TMF Stab	1. kvartal 2025
Detailindretning er godkendt af styregruppe	Styregruppe godkender den endelige detailindretning.	TMF Stab	2. kvartal 2025

Implementering af aktivitetsbaseret indretning er gennemført	Indretning og tilpasninger er afsluttet, medarbejdere og enheder er rokeret som planlagt.	TMF Stab	2. kvartal 2026
Aktiviteter i planen for inddragelse og kommunikation er gennemført	Planlagte aktiviteter er gennemført og organisationen har udarbejdet nye leveregler for adfærd i det aktivitetsbaserede kontor.	TMF Stab	2. kvartal 2026
Evaluerings af ny indretning efter prøveperiode på 100 dage	Den ny indretning og den nye måde at arbejde på evalueres. Indretningen tilpasses, hvis der viser sig et behov efter prøveperioden.	TMF Stab	4. kvartal 2026
Realisering af effektiviseringer			
TMF delopsiger deres lejemål på Islands Brygge 37 og Njalsgården	Lejekontrakten er tilpasset med ikrafttrædelse 15. maj 2026	TMF Stab	2. kvartal 2026
TMF forhandler ny rengøringskontrakt med KK Rengøring	Rengøringsaftale er tilpasset med ikrafttrædelse 15. maj 2026	TMF Stab	2. kvartal 2026
TMF forhandler ny FM Serviceaftale med KEJD	FM Serviceaftale er tilpasset med ikrafttrædelse 15. maj 2026	TMF Stab	2. kvartal 2026

4. Risikovurdering

Risikoen vurderes at være lav. Implementering af forslaget afhænger af, at KEJD har mulighed for at gennemføre et påtænkt vedligeholdelsesprojekt om genopretning af den eksisterende ventilation i Njalsgården. Der er i 2023 gennemført en analyse, der påviser, at ventilationen ikke kan levere den kapacitet, den er dimensioneret til. Med forslaget øges medarbejdernes brug af bygningen, så det er nødvendigt at sikre at en velfungerende ventilation. Den fremtidige brug af bygningen vil være indenfor rammerne af den allerede dimensionerede kapacitet.

Som led i udbedring af ventilationen gennemfører KEJD et pilotprojekt i udvalgte områder af bygningen, hvor anlægget tilpasses og kanalføringen ændres. Herefter foretages en række målinger, hvorefter det kan vurderes, om det er muligt at udbedre anlæg med de tiltænkte tiltag. Vurderingen heraf foreligger i efteråret 2024. KEJD vurderer på baggrund af rådgivervurdering og rådgivers erfaringer med lignende projekter, at der er høj sandsynlighed for at tiltagene vil have den nødvendige effekt. Skulle det mod forventning vise sig ikke at være tilfældet, vil det være nødvendigt med en større og længerevarende udskiftning af det nuværende anlæg, der indebærer større ombygninger og genhusningsbehov. I så fald vil investeringsforslaget skulle annulleres eller udsættes, indtil det er muligt at implementere en tilstrækkelig ventilationsløsning.

Der vurderes ikke at være yderligere risici for at investeringsforslaget kan gennemføres eller at de beskrevne effektiviseringer kan realiseres.

ADMINISTRATIVT BILAG TIL INVESTERINGSFORSLAG

5. Effektivisering på administration

Effektiviseringen ligger på reducerede udgifter til husleje og rengøring, hvorfor der er tale om effekt på øvrige administrative udgifter.

Tabel 2. Varige ændringer, administration

	1.000 kr. 2025 p/l
--	--------------------

Nettoeffekt på administrative udgifter	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Effekt på lønudgifter på hovedkonto 6 og øvrige adm. udgifter på hovedfunktion 6.45	0	0	0	0	0	0
Effekt på øvrige administrative udgifter	0	-6.732	-10.772	-10.772	-10.772	-10.772
Varige ændringer totalt, administration	0	-6.732	-10.772	-10.772	-10.772	-10.772

Note: Reducerede administrative udgifter angives med negativt (-) fortegn og øgede administrative udgifter angives med positivt (+) fortegn.

6. Hvem er hørt?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Godkendt den 6. juni 2024.

Relevante samarbejdspartnere i kommunen, der er inddraget

Der er nedsat en projektorganisation mellem TMF og KEJD, der i fællesskab har udarbejdet en række analyser til at kvalificere udarbejdelsen af casen. KEJD har bistået TMF i identifikation af potentialer, vurdering af genudlejbarhed af de frigivne arealer, beregning af effektiviseringspotentiale og kobling til vedligeholdelsesindsatser. KEK er ligeledes involveret ift. videre proces for håndtering af det ledige lejemål på Bryggens Gård.

	Ja/Nej	Dato for godkendelse og evt. høringssvar
Ejendomsfaglig vurdering	Ja	Forslaget har opnået ejendomsfaglig accept den 6. juni 2024.
MED-udvalg	Ja	BPM MED er hørt d. 29. april 2024 MKB MED er hørt d. 30. april 2024 Klima- og Byudvikling MED er hørt d. 30. april 2024 Stab MED er hørt d. 24. april 2024 PKR-driftsstøtte MED er hørt d. 29. april 2024 TMF MED er hørt d. 21. maj 2024

Opsætning af lyn- og hurtigladeinfrastruktur

Kort resumé: Teknik- og Miljøforvaltningen vil med dette forslag hente en effektivisering ved opsætning af lyn- og hurtigladeinfrastruktur. For at realisere effektivisering skal der investeres i projektledelse og rådgivning til implementeringen samt skiltning og afmærkning.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1. Beskrivelse af forslag (fremgangsmåde og effekt)

Med Overførselssagen 2021-2022 blev det besluttet at gennemføre en kortlægning af mulige placeringer af lyn- og hurtigladestandere i Københavns Kommune. Kortlægningen konkluderede, at der i 2035 vil være behov for mellem 100 og 400 lyn- og hurtigladestandere på offentligt tilgængelige kommunale arealer. Forvaltningen har udstedt tilladelse til opsætning af ca. 30 lyn- og hurtigladestandere på offentlige veje i København.

Forvaltningen vurderer på baggrund af analysen og markedsdialog, at et generelt øget fokus på etablering af lyn- og hurtigladestandere vil kunne accelerere udviklingen af ladeinfrastruktur i byen og fremme mulighederne for yderligere omstilling til elkøretøjer. Markedsdialogen har desuden vist, at der er stor interesse blandt ladeoperatørerne for at opsætte ladestandere, hvis kommunen stiller arealer til rådighed.

Teknik- og Miljøforvaltningen har løbende orienteret Teknik- og Miljøudvalget (TMU) omkring kortlægning af mulighederne for opsætning af lyn- og hurtigladestandere. Forvaltningen har i en orientering til TMU den 22. april 2024 orienteret om 11 initiativer til at fremme ladeinfrastrukturen i København. Dette forslag omhandler to af initiativerne, der kræver finansiering. De øvrige initiativer forelægges BR som budgetnotat (Budgetnotat TM001 fremme af ladeinfrastruktur).

Forslag om opsætning af lyn- eller hurtigladestandere på offentlige veje

Forvaltningen vil med dette forslag opsætte lyn- eller hurtigladestandere på offentlige vejarealer i eksisterende byrum. Forslaget indeholder et udbud med 3-5 lokationer, hvor der opsættes 16 ladestandere (32 parkeringspladser) samt nedlæggelse af 16 parkeringspladser. Nedlæggelse af parkeringspladser er en nødvendighed, hvis forvaltningen skal skabe plads til ladestanderne samt tilgængelighed for personer med handicap. Alle ladestanderne vil blive offentligt tilgængelige og blive inkorporeret i det eksisterende byrum, som eksempelvis lynladestanderne på Bernstorffsgade, med en tidsbegrænsning på 30 minutter hele døgnet.

Forvaltningen har på baggrund af kortlægningen og markedsdialogen besluttet at forelægge dette investeringsforslag med et konservativt bud på antallet af opsatte lyn- og hurtigladestandere. Finder forvaltningen med implementeringen af dette forslag ud af, at der kan opsættes yderligere ladestandere, vil forvaltningen forelægge endnu et investeringsforslag på opsætning af yderligere ladestandere.

Opstilling af ladeinfrastruktur på erhvervspladser

Forvaltningen vil med dette forslag desuden opsætte normalladere på offentlige vejarealer ved eksisterende erhvervspladser. Udbud af ladestanderne forventes sammentænkt med forvaltningens kommende udbudsrunde af normalladere til elkøretøjer, som forventes at være i efteråret 2025.

Forvaltningen vil med dette investeringsforslag opsætte 20 normalladere, som forventes opstillet ved eksisterende erhvervspladser. Skiltningen på nuværende erhvervspladser ændres ikke, men vil stadig være reserveret til erhvervskøretøjer på hele nummerplader uden krav om opladning og elkøretøj.

For begge initiativer i forslaget er gældende, at forvaltningen vil udbyde aftalerne om opsætning og drift afladestandere som koncessionsaftaler med en begrænset varighed på ca. 10-15 år, og ved udløb af aftalerne skal der tages stilling til om arealerne skal genudbydes til samme formål. Ladeoperatørerne har udgifterne til opsætning og drift af ladestanderne og opnår en indtægt ved salg af strøm. Forvaltningen har de øvrige udgifter (fx administration af aftalerne, udbud og kortlægning, skilte- og afmærkning, renhold og vedligeholdelse etc.).

Her angives om forslaget udspringer af et innovationsforslag:

☐ Ja

☒ Nej

2. Økonomi

I tabellen nedenfor ses investeringsforslagets økonomiske konsekvenser. Tabellen indeholder effektiviseringen fra indtægten, varige driftsudgifter til vedligehold samt investeringsmidler til implementering af forslaget.

Forvaltningen forventer en indtægt fra koncessionsaftalerne på 70 t. kr. pr. lynlader. Den samlede årlige effektivisering ved opsætning af lynladere vil derfor være -1.120 t. kr. Forvaltningen forventer desuden en indtægt på 2700 kr. pr. ladestander på erhvervspladser, hvor der opsættes 20 ladestandere. Den samlede årlige effektivisering ved opsætning af ladestandere på erhvervspladser vil således være -54 t. kr. Samlet har investeringsforslaget derfor et effektiviseringspotentiale på -1.174 t. kr. ved fuld indfasning.

Der er i forslaget afsat 4 t. kr. i varige driftsudgifter til vedligehold ved fuld indfasning. Derudover forudsætter implementeringen af forslaget investeringsmidler til projektledelse og rådgivning i forbindelse med udbuddet samt klargøring af parkeringspladserne, herunder skiltning og afmærkning. Implementeringsomkostninger til projektledelse og rådgivning er en forudsætning i forbindelse med forberedelse og gennemførelse af udbuddet, da kortlægningen af mulige placeringer af ladestandere skal konverteres til et konkret udbud og derefter gennemføres.

Implementering af investeringsforslaget medfører en reduktion af forvaltningens parkeringsindtægter, da opsætningen af ladestandere på offentlige vejarealer erstatter parkeringspladser, hvor der var betalingsparkering. Den reducerede indtægt fra parkeringsindtægter indgår i den statslige modregning, hvorfor de reducerede parkeringsindtægter ikke har økonomiske konsekvenser for kommunen.

Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1.000 kr. 2025 p/l	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Varige ændringer (effektiviseringer og drift)							
Indtægter for udlejning af parkeringspladser til opsætning af ladestandere	Service	0	-587	-1.174	-1.174	-1.174	-1.174
Driftsudgifter ifm. udlejning af parkeringspladser	Service	0	2	4	4	4	4
Reduktion af parkeringsindtægter	Service	0	-242	-484	-484	-484	-484
Statslig modregning af reducerede parkeringsindtægter	Service	0	242	484	484	484	484
Samlet varig ændring, service		0	-585	-1.170	-1.170	-1.170	-1.170
Samlet varig ændring		0	-585	-1.170	-1.170	-1.170	-1.170
Implementeringsomkostninger (midler fra investeringspuljen)							
Projektledelse og rådgivning	Service	1.251	526				
Skilte og afmærkning	Anlæg	39	167				
Samlede implementeringsomkostninger, service		1.251	526				
Samlede implementeringsomkostninger, anlæg		39	167				
Samlede implementeringsomkostninger		1.290	693				

Samlet økonomisk påvirkning		1.290	108	-1.170	-1.170	-1.170	-1.170
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	4						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	4						

Noter til alle tabeller: Forslaget skal udarbejdes i 2025 p/l.
Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

3. Implementering og opfølgning

Forud for etablering af ladestanderne vil forvaltningen gennemføre en kortlægning og et udbud af arealer til opsætning af ladestanderne. Teknik- og Miljøudvalget beslutter lokationerne og udbuddet afgør indtægterne. Når udbuddet er gennemført, vil ladeoperatøren ansøge om strømtilslutning og evt. ansøge om tilladelse til opsætning af transformerstation på offentligt vejareal. Det er ladeoperatøren, som har ansvaret for at opsætte ladestanderne. Forvaltningen har opgaven med evt. omstribning af et parkeringsareal.

Opfølgningsmål	Hvordan måles opfølgningsmålet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Implementering og anvendelse af investeringsmidler			
Gennemførelse af udbud	Udbud er gennemført	Område for Parkering	Ultimo 2025
Beslutning om arealer til udlejning	Det er på baggrund af kortlægningen besluttet, hvor der skal etableres lyn- eller hurtigladestanderne	Område for Parkering	Medio 2025
Klargøring af arealer, herunder skiltning og opmærksom	Arealer til udlejning af parkeringspladser er klargjort med korrekt opmærkning og skiltning	Delvis ladeoperatøren og delvis Teknik- og Miljøforvaltningen.	Ultimo 2026/Primo 2027
Realisering af effektiviseringer			
Indtægter fra ladeoperatører	Indtægterne er indtægtsført	Teknik- og Miljøforvaltningen	Ultimo 2026/primio 2027

4. Risikovurdering

Forvaltningen har på baggrund af kortlægning og markedsdialog identificeret et potentiale for opsætning af lyn- og hurtigladeinfrastruktur. Forvaltningen vurderer, at der kan udpeges egnede lokationer til opstilling af 16 lynladere & 20 normalladere og vurderer også, at politiet ligeledes giver samtykke til reservering af parkeringspladserne og opstilling af ladestanderne. Der er dog en risiko forbundet med realisering af effektiviseringen, hvis det viser sig, at der ikke kan udpeges de egnede lokationer eller at politiet ikke giver samtykke til reservering af pladser og opstilling af ladestanderne. Derudover afhænger effektiviseringen i forslaget af resultatet fra udbuddet, hvorfor der er en risiko for, at indtægterne fra koncessionsaftalerne ikke matcher forvaltningens forventning. Den forventede indtægt er beregnet ud fra et lignende udbud i Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.

Forvaltningen vurderer på den baggrund risikoen som mellem.

ADMINISTRATIVT BILAG TIL INVESTERINGSFORSLAG

5. Effektivisering på administration

Forslaget indebærer ingen effektiviseringer på administration, da effektiviseringspotentialet kommer fra en indtægt.

Tabel 2. Varige ændringer, administration

Nettoeffekt på administrative udgifter	1.000 kr. 2025 p/l					
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Effekt på lønudgifter på hovedkonto 6 og øvrige adm. udgifter på hovedfunktion 6.45	0	0	0	0	0	0
Effekt på øvrige administrative udgifter	0	0	0	0	0	0
Varige ændringer totalt, administration	0	0	0	0	0	0

Note: Reducerede administrative udgifter angives med negativt (-) fortegn og øgede administrative udgifter angives med positivt (+) fortegn.

6. Hvem er hørt?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Godkendt den 6. juni 2024.

	Ja/Nej	Dato for godkendelse og evt. høringssvar
MED-udvalg	Ja	TMF MED den 21. maj 2024