



Bilag 7. Budgetnotater

Dette bilag indeholder en samlet oversigt over de budgetnotater, der henvises til i de anlægsregnskaber, som indgår i nærværende indstilling. Formålet er at give et samlet overblik over det politiske grundlag, der relaterer sig til de enkelte projekter.

Bilaget fungerer dermed som et samlet opslagsværk, der understøtter gennemgangen af de anlægsregnskaber, som forelægges til godkendelse i nærværende indstilling.

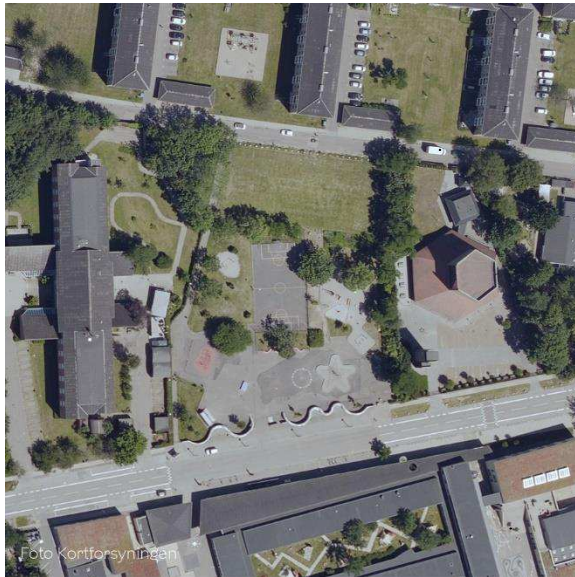
6. marts 2026

Sagsnummer i F2
2026 - 5219

Dokumentnummer i F2
2026 - 5219

Sagsnummer i eDoc
2026 - 0091099

TM13 Folehavekvarteret, Valby – etablering af nyt centralt byrum



Baggrund

Folehavekvarteret er et udsat byområde i Valby, jf. kriterierne i *Politik for udsatte byområder*. Selv om kvarteret fremstår grønt og med åbne bebyggelser, så er kvarterets centrale byrum nedslidt, og der er kun enkelte legeelementer på det store areal.

Et nyt, tidssvarende og grønt, centralt byrum vil kunne rumme aktiviteter for alle aldre, samt give de omkringliggende institutioner som Kirsebærhavens Skole biblioteket, plejecenteret og kirken mulighed for at bruge byrummet.

Rettidig omhu

Realdania og Lokale og Anlægsfonden har givet tilsagn om støtte på op til 7,0 mio. kr. til byrummet. Støtten skal, for at komme til udbetaling, modsvares af et tilsvarende beløb fra Københavns Kommune i 2021. Tilsagnet fra fondene afhænger således af, at der afsættes midler til projektet i Budget 2021.

Indhold

Der søges om midler til at løfte det kommunalt ejede byrum på 4.000m² i midten af Folehavekvarteret til et nyt, tidssvarende og grønt byrum. I dag anvendes byrummet primært af en snæver målgruppe af mindre børn og er karakteriseret ved store, åbne arealer med nedslidt asfalt og enkeltstående legeredskaber. Et nyt centralt byrum skal styrke kvarterets grønne identitet, skabe fællesskab, tryghed og sammenhæng i kvarteret samt understøtte de institutioner, der grænser op til byrummet, som eksempelvis Kirsebærhavens Skole, Vigerslev Bibliotek, Anne-Mariegårdens Børnehave og Kirsebærhavens Plejecenter.

Områdefornyelsen Folehavekvarteret har med et tilskud på 300.000 kr. fra Realdania og Lokale og Anlægsfondens pulje Fælles Rum og i samarbejde med lokale borgere og områdets institutioner lavet et idéoplæg til et grønt byrum kaldet HAVEN, der skal styrke kvarterets grønne identitet. Realdania og Lokale og Anlægsfonden har på baggrund af idéoplægget givet tilsagn om at støtte projektet med op til 7,0 mio. kr. til anlæg af byrummet.

Med idéoplægget foreslår forvaltningen og de lokale aktører, at Folehavekvarterets centrale byrum bliver grønt og indrettet med forskellige havetyper, der både kan understøtte de omkringliggende institutioner og skabe rammen for fællesskaber og fremme forenings- og fritidsliv. Konkret foreslås det, at der indrettes fire havetyper:

- En *sansehave* i nærheden af det nye plejecenter til ophold og fællesspisning.
- En *aktivitetshave* i forbindelse med skolen, fritidsinstitutioner og biblioteket med en rund boldbane med omgrænsende cykel- og løbehjulsbane og siddepladser til de større børn samt naturlegeplads for mindre børn.
- En *dyrkningshave* med orangeri på den almene boligforening Folehavens areal, hvor boligforeningen i samarbejde med en socialøkonomisk virksomhed kan drive en planteskole, som også vil have aktiviteter og caféliggende drift for kvarterets beboere.
- En *ceremonihave* ud for kvarterets kirke, som både kan bruges af kirke og lokale institutioner og beboere.

Projektet har ikke konsekvenser for parkeringspladser eller træer. Projektet er i idéoplægsfasen og er derfor ikke indrettet med cykelparkeringspladser endnu, og det er uafklaret, hvorvidt og i hvilket omfang dette sker.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter *Politik for Udsatte Byområders* mål om at beboerne i de udsatte byområder skal opleve, at deres lokalområder har et levende og varieret byliv, og at de udsatte byområder skal være trygge områder at bo, leve og færdes i.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,4 mio. kr. i perioden 2021-2024, inkluderet fondsfinansiering med videre. Der søges med dette budgetnotat alene budgetmidler for 6,6 mio. kr. og anlægsmåltal for i alt 12,9 mio. kr.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2024 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til dækning af pleje af beplantning, vedligehold af inventar og belægninger samt øget renholdelsesbehov som følge af forventet øget brug af byrummet. Projektet er kun beskrevet overordnet og den afledte drift er derfor estimeret som en procentsats af anlægssummen baseret på erfaringer fra tilsvarende projekter.

Projektet forventes ibrugtaget april 2024.

Tabel 1 - Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. - 2021 p/l)</i>	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Anlæg af løft af Centralt byrum	Anlæg	6. Kommunen mister medfinansiering	2.000	1.500	400	2.700		6.600
Afledt Drift	Service					500	800	1.300
Udgifter i alt, netto			2.000	1.500	400	3.200	800	7.900
Fondsfinansiering (inkl. fondsmoms)	Anlæg				7.000			7.000
Fondsmoms	Finansposter				-700			-700
Anlægsmåltal i alt			2.000	1.500	6.700	2.700		12.900

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

Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen er i planlægningsfasen for en nedrivning og genopførelse af et plejehjem, der grænser op til byrummet, og det overvejes ligeledes at kombinere plejehjemmet med en ny daginstitution. Plejehjemmet og eventuel daginstitution vil muligvis have brug for at inddrage dele af arealet for byrummet permanent. Derudover ser begge forvaltninger et potentiale i at samtænke arealerne.

Den almene boligforening 3B er interesseret i at udnytte et af deres græsarealer, der ligger op til byrummet. 3B er med i projektgruppen omkring haven, og de to arealer vil derfor blive udviklet samtidigt.

Kirsebærhaven er udpeget som skybruds- og forsinkelsesvej (KV37A) i masterplan Valby Vest, og det centrale byrum skal tage højde for krav som stilles til vejarealet samt til håndtering af hverdagsregn.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Projektet skal koordineres med blandt andet 3B Folehaven, Sundheds- og Omsorgsforvaltningens nye Plejecenter, Børne- og Ungdomsforvaltningens nye skolestruktur og Kultur- og Fritidsforvaltningens Kvartshus. Disse faktorer kan påvirke projektets tidsplan. Områdefornyelsen Folehavekvarteret er allerede i dialog med de nævnte aktører med henblik på at minimere risici.

Der vurderes at være risiko for, at tekniske undersøgelser af jordforureninger og lignende vil kunne påvirke projektets økonomi og tidsplan.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,4 mio. kr. i perioden 2021-2024. Realdania og Lokale og Anlægsfonden har givet tilsagn om støtte på op til i alt 7,0 mio. kr. inkl. fondsmoms (svarende til 6,3 mio. kr. ekskl. fondsmoms) til anlæg af byrummet, forudsat at et tilsvarende beløb bevilges af Københavns Kommune. Hertil kommer, at der er afsat 2,5 mio. kr. i allerede bevilgede midler til anlæg af byrum fra Områdefornyelsen Folehavekvarterets kvarterplan.

Der søges derfor om budgetmidler i Budget 2021 til at dække den resterende finansiering på 6,6 mio. kr. Der søges om måltal for i alt 12,9 mio. kr. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2024 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2025 og frem.

Tabel 2 - Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. - 2021 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering	TMU	2000	U	2.000	1.500	700	400		4.600	4.600*
- Udførsel	TMU	2000	U			8.500	2.300		10.800	
Tidligere afsatte midler til "byrum" i Områdefornyelsen Folehavekvarteret	TMU	2000	U			-2.500			-2.500	
Anlægsudgifter i alt				2.000	1.500	6.700	2.700		12.900	4.600*
<i>Anlægsindtægter</i>										
- Fondsfinansiering	TMU	2000	I			-7.000			-7.000	
Anlægsindtægter i alt						-6.300			-6.300	
- Betaling af fondsmoms	ØU	2500	U			700				
Finansposter i alt						700			700	
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	U				500	800	1.300	
Afledte serviceudgifter i alt							500	800	1.300	

Tabel 3 - Tidsangivelse

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat januar 2021. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat januar 2023 og ibrugtaget april 2024.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2022
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2023
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2024

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, og anlægsprojektet kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	X	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest	

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 afsat midler til projektet.

Bilag

Bilag 1 – Idéoplægget HAVEN

HAVEN
PLAN 1:200

BILAG 1

FRUGTHAVEN

MARGRETHEKIRKEN

Ceremoni haven

Gården

Ankomst plads

HAVEN
3 300 m²

Aktivitetshaven

Planteskole
Orangeri
150 m²

fællesspisning

Tribune/Scene

Aktivitsbånd

Dyrknings haven

Sansehaven

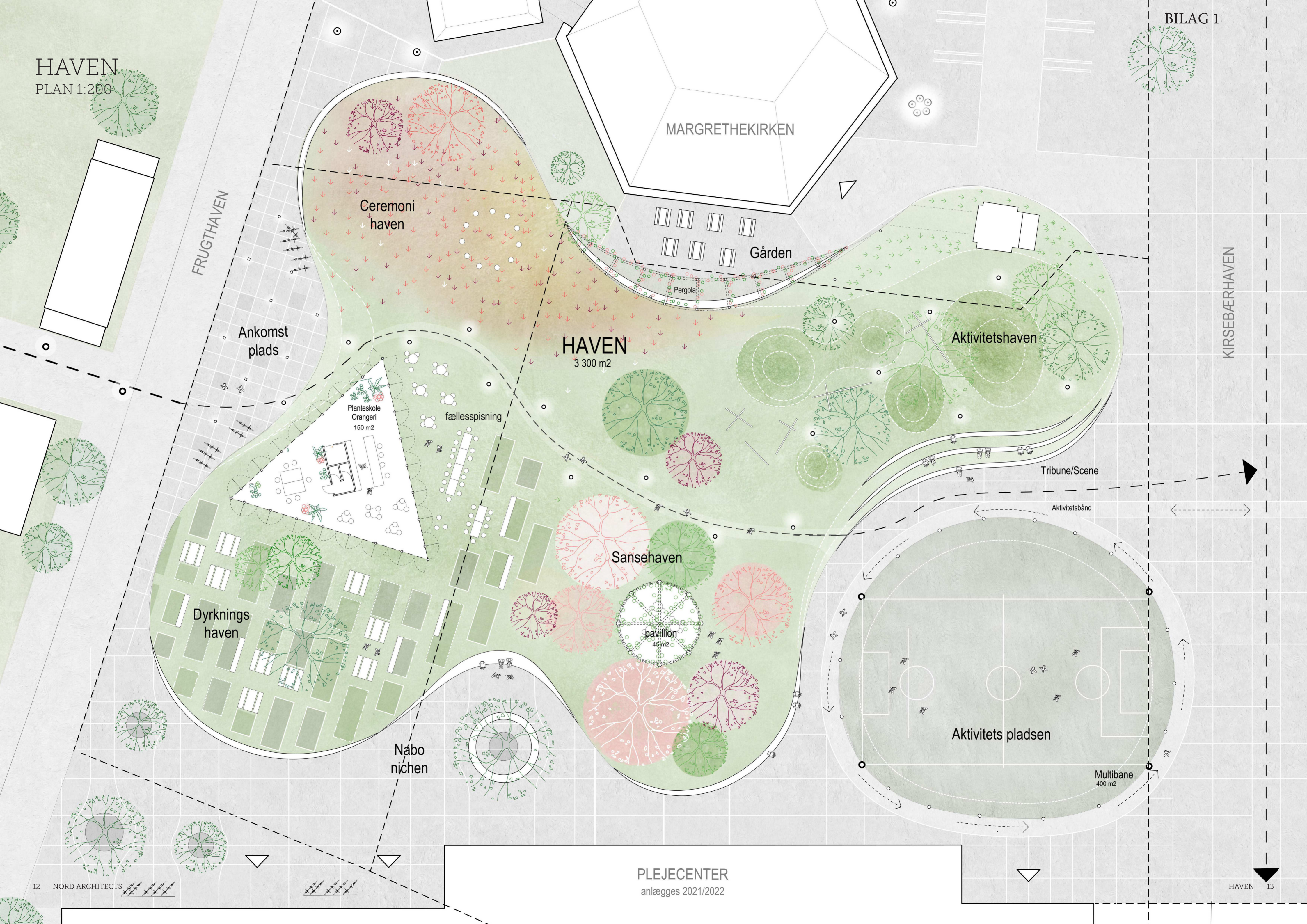
pavillon
45 m²

Aktivitets pladsen

Nabo
nichen

Multibane
400 m²

PLEJECENTER
anlægges 2021/2022



TM7 Udskiftning af vejbro på Tuborgvej over S-banen, Bispebjerg (need-to-renewing)



Baggrund

Tuborgvej bliver dagligt brugt af 27.000 bilister (gennemsnitlig hverdagsdøgns trafik). Disse er med til at belaste den snart 100 år gamle vejbro, der kører over skinnerne ved Emdrup Station på Tuborgvej. Da tilstanden af vejbroen på Tuborgvej er dårlig, er der risiko for, at Banedanmark pålægger Tuborgvej lukket på denne strækning for trafik af hensyn til jernbanesikkerheden. Broen skal derfor totaludskiftes, og i 2018 blev det vurderet at skulle ske indenfor 10 år. Vejbroen er en del af Ring 02, hvorfor det er vigtigt at opstarte projekt omkring trafikoplægning, herunder beredskabskørsel til Bispebjerg Hospital, hurtigst muligt inden et muligt påbud om lukning fra Banedanmark og en accelererende skadesudvikling, der vil føre til decideret nedstyrtning.

I Budget 2016 blev der afsat 35,0 mio. kr. (2016 p/l) til renovering af bro over S-banen på Tuborgvej. Teknik- og Miljøforvaltningens indledende undersøgelser viste, at udgiften til at renovere broen på Tuborgvej inkl. udgifter til en trafikoplægning i anlægsperioden kom til at ligge væsentligt ud over projektets økonomiske ramme og tæt på udgiften til at anlægge en ny bro. Borgerrepræsentationen besluttede den 1. februar 2018 at annullere renoveringen af broen med henblik på, at broen skulle udskiftes. Midlerne fra annulleringen på 36,4 mio. kr. (2023 p/l) indgår i budgetnotatet til at nedskrive udgiftsbehovet for udskiftning af vejbroen.

Der er i forbindelse med Genopretningsrammen 2022 (BR 6. juni 2019) frigivet 1,0 mio. kr. til en foranalyse for udskiftning af vejbroen og løsninger for trafikafviklingen under anlægsperioden.

Tuborgvej er en firesporet trafikvej med to kørespor i hver retning og er en del af Ring 02 med en gennemsnitlig hverdagsdøgns trafik på ca. 27.000 køretøjer. Vejbroen er en traditionel betonbuebro fra 1920'erne på ca. 33 m, som fører den firesporede Tuborgvej over to S-togsspor. Den ligger, hvor Tuborgvej krydser over S-banen til Farum lige syd for Emdrup Station. Busrute 21 og 18, der kører på Tuborgvej, vil blive påvirket af udskiftningen af vejbroen. Bispebjerg Hospital grænser op til Tuborgvej og S-banen, og det er vigtigt, at trafikafviklingen i anlægsperioden ikke påvirker fremkommeligheden for udrykningskøretøjer til Bispebjerg Hospital.

Rådgiver vurderede i 2018, at vejbroen havde en levetid på 10 år, og at en gennemgribende renovering kun ville forlænge broens levetid med 20-30 år, samt at udgiften til at renovere



broen på Tuborgvej inkl. udgifter til en trafikomlægning i anlægsperioden ville komme til at ligge tæt på udgiften til at anlægge en ny bro. Projektet er tilmed et højrisikoprojekt af hensyn til sikkerheden på banelegemet. Hvis ikke der afsættes midler til udskiftningen, er der risiko for, at forvaltning bliver pålagt af Banedanmark at lukke Tuborgvej på denne strækning for al gennemkørende trafik af hensyn til jernbanesikkerheden, da Banedanmark er overordnet myndighed på vejbroen.

Vejbroens kantbjælke er nedslidt, og forvitringen af pudslag og beton tager til i et omfang, som medfører en betydelig risiko for, at der vil kunne falde løse stykker af beton fra broen og ned på banelegemet. Rækværket er angrebet af rust, ligesom der er afskalninger med frilagte jern på flere af betonbalustrene. Der er revneskadede facader, lokale skader ved fuger og utætte samlinger mellem kantbjælker, facader og belægning/brodæk. Derudover er isoleringen af brodækket under terræn nedslidt.

Indhold

Vejbroen på Tuborgvej blev i 2018 vurderet til at skulle totaludskiftes indenfor 10 år, da broens tilstand er dårlig. Der udføres ekstra tilsyn med vejbroen frem mod udskiftningen, og hvor der er risiko for at mindre betonstykker kan falde ned på S-banen foretages sikkerhedsbebugning af betonen for at undgå dette.

At udskifte vejbroen på Tuborgvej over S-banen vil medføre store trafikale udfordringer for den daglige vejtrafik på denne strækning og i mindre perioder for S-banen. Teknik- og Miljøforvaltning har sammen med rådgiver derfor også undersøgt forskellige trafikale løsninger under anlægsperioden, som skal igangsættes primo 2023, for at kunne nå at være klar til udskiftningen af vejbroen i 2029 eller 2030.

Den nye bro får samme brobredde som den eksisterende og udskiftes til en bjælkebro udformet af præfabrikerede elementer. Ved brug af præfabrikerede elementer opnås en anlægstid med en kort totallukning af Tuborgvej. S-banen vil blive spærret i mindre perioder som weekendspærringer frem mod sporspærring i sommerperioden, hvor vejbroen udskiftes.

Der er i foranalysen arbejdet med fem potentielle trafikale løsningsforslag og beskrevet samt vurderet de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser under anlægsarbejdet med udskiftningen af vejbroen. Af de fem potentielle løsningsforslag har forvaltningen identificeret to løsningsforslag, der imødekommer de trafikale udfordringer i forbindelse med udskiftningen af vejbroen.

Scenarie 1. Need to reovering: Udskiftning af vejbro ved Tuborgvej og etablering af en to-sporet midlertidig interimsbro (260,8 mio. kr. i anlæg)

Før udskiftningen af den eksisterende vejbro etableres en to-sporet midlertidig interimsbro, så vejen kan omlægges til en midlertidig ca. 400 m 2-sporet vej over S-banen parallelt med Tuborgvej. På denne måde opretholdes trafikken for køretøjer, cykellister og gående samt for udrykningskøretøjer til Bispebjerg Hospital på Tuborgvej i to spor over S-banen. I forbindelse med, at vejen omlægges til interimsbroen, nedlægges fire dækningsgrave på Bispebjerg Parkallé ud til Tuborgvej. Interimsbroen fjernes efter vejbroen er udskiftet og er derfor en midlertidig foranstaltning. Anlægsudgifterne til interimsbroen er ca. 34 mio. kr.

Derudover foretages der enkle trafikale tiltag og forbedringer på det øvrige vejnet. Der er ikke behov for at omlægge busrute 18 og 21, men de vil blive påvirket af tidsforsinkelser, særligt i myldretiden. Rådgiver vurderer tidsforsinkelserne på busnettet til at være 5-10 minutter. Busrute 4A og 6A, som kører på Frederiksborgvej og Tagensvej, vil blive indirekte påvirket, da forvaltningen vurderer, at trafikmængden forøges midlertidigt på det omkringliggende vejnet.

Anlægsudgifterne er fordelt på 7 år (2023-2029)

Programfasen: Fra primo 2023 til medio 2024	Der udarbejdes et rådgiverudbud (3 mdr.), som derefter sendes i EU-udbud (6-9 mdr.), og efterfølgende indgås der
--	--



	kontrakt. Herefter udarbejder rådgiver et program for broprojektet.
Forslagsfasen: Fra medio 2024 til ultimo 2025	Når programmet er blevet fastlagt, udarbejder rådgiver et projektforslag. Forslaget skal herfra lokalplanbehandles, og der indgås aftaler med Bispebjerg Hospital, Banedanmark, Vejdirektorat og nabokommunerne Gladsaxe, Lyngby-Tårnbæk og Gentofte vedr. trafikpåvirkninger af lokalevejnettet. Forberedelse til ekspropriation af midlertidige arealer mv, opstart af myndighedsbehandling (3 parts behandling hos Banedanmark)
Projekteringsfasen: Fra ultimo 2025 til primo 2028 er	Der foretages en myndighedsbehandling og evt. VVM-screening, godkende af ekspropriation/frivillige aftaler hos TMU, samt projektet sendes i EU-udbud hos entreprenør og der indgås kontrakt
Udførelsesfasen: Fra primo 2028 til ultimo 2029 er	Etablering af interimsejlsbro, hvorefter den eksisterende vejbro udskiftes over 6 måneder i perioden april 2029 til oktober 2029, hvor anlægsarbejdet står færdigt.

I scenarie 1 fjernes 29 træer, som tilhører Københavns Kommune, og syv træer som tilhører Banedanmark. Alle fjernede træer erstattes med nye og tilsvarende træer, som plantes samme sted efter anlægsarbejdernes afslutning jf. bilag 2.

Der fjernes ca. 10 bilparkeringspladser i anlægsperioden og midlertidigt op til 90 bilparkeringspladser i en kortere periode. Dertil fjernes 70-80 cykelparkeringspladser. Bilparkeringspladserne og cykelparkeringspladserne etableres samme sted efter anlægsarbejdernes afslutning, jf. bilag 1.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fjernes (forventet)	Træer, der genplantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
36	36	36	36

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ca. 100	Uden for zone	-	-	0

Scenarie 2. Permanent udskiftning af stibroen over S-banen ved Klædemålet til en ny permanent vejbro (289,0 mio. kr. i anlæg)

I dette scenarie etableres en ny permanent vejbro, mens vejbroen over Tuborgvej udskiftes, fremfor den midlertidige interimbro i scenarie 1.

Dette vil give en forbedret fremtidig trafikbetjening af Bispebjerg Bakke, imens vejbroen på Tuborgvej bliver udskiftet. Derudover er det også en forbedring af busbetjening af Bispebjerg Hospital, hvilket Movia har udtrykt interesse for. I scenariet erstattes som nævnt den eksisterende stibro over S-banen ved Klædemålet til en ny permanent vejbro, og en 100 m ny vej anlægges i denne forbindelse. På denne måde ledes trafikken delvist via Lersø Parkallé og Bispebjerg Bakke og igennem ved Klædemålet. En ny permanent vejbro vil samtidigt været en væsentlig forbedring af tilgængeligheden, da de nuværende trapper på stibroen ved Klædemålet fjernes, og der åbnes op for en forbedring af busbetjening af Bispebjerg Hospital, hvilket Movia har udtrykt interesse for. Dermed muliggøres en bedre udnyttelse af anlægsudgifterne, da den permanente vejbro som etableres her kan anvendes fremadrettet,



modsat den midlertidige bro som etableres i scenarie 1. I denne løsning udskiftes vejbroen i perioden april 2030 til oktober 2030.

Anlægsudgifterne er fordelt på 8 år (2023-2030).

Programfasen: Fra primo 2023 til medio 2024	Der udarbejdes rådgiverudbud (3 mdr.), som derefter sendes i EU-udbud (6-9 mdr.) og efterfølgende indgås der kontrakt. Som grundlag for den efterfølgende fase udarbejder rådgiver program for broprojektet.
Forslagsfasen: Fra medio 2024 til primo 2027	Når programmet er blevet fastlagt, udarbejder rådgiver et projektforslag. Forslaget skal herfra lokalplanbehandlet, og der indgås aftaler med Bispebjerg Hospital, Banedanmark, Vejdirektorat og nabokommunerne Gladsaxe, Lyngby-Tårn og Gentofte vedr. trafikpåvirkninger af lokalevejnettet. Forberedelse til ekspropriation af midlertidige arealer mv, opstart af myndighedsbehandling (3 parts behandling hos Banedanmark)
Projekteringsfasen: Fra primo 2027 til primo 2029	Der foretages en myndighedsbehandling og evt. VVM-screening, godkende af ekspropriation/frivillige aftaler hos TMU, samt projektet sendes i EU-udbud hos entreprenør og der indgås kontrakt
Udførelsesfasen: Fra primo 2029 til ultimo 2030	Etablering af en ny vejbro ved Klædemålet. Vejbroen på Tuborgvej udskiftes over 6 måneder i perioden april 2030 til oktober 2030, hvorefter anlægsarbejdet er færdigt.

I scenarie 2 fjernes 14 træer, som tilhører Københavns Kommune, og 15 træer som er privat og ejes af hhv. Banedanmark, Bispebjerg Hospital og E/F Bispebjerg Bakke. Træerne ved Klædemålet, hvilket udgør tre af Københavns Kommunes træer og otte private træer, kan ikke genplantes samme sted efter anlægsarbejdernes afslutning. Forvaltning vil undersøge om det er muligt at genplante 11 træer et andet sted i området, jf. bilag 1. Forvaltningen orienterer Teknik- og Miljøudvalget herom, når dette er undersøgt, såfremt scenarie 2 vælges.

I scenarie 2 flyttes ca. 120 offentlige parkeringspladser til erstatningsparkering. Fordi broen lukker for tilslutning til Klædemålet, vil der være en permanent tab på ca. 12 private parkeringspladser ved etableringen af Klædemålets nye tilslutning til Lersø Parkalle.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fjernes (forventet)	Træer, der genplantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
29	29	18	18

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ca. 120	Uden for zone	-	-	Ca. 120

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt efteråret 2028 indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Forslag til hensigtserklæring:

Begge scenarier medfører en forringelse af busdriften i området i anlægsperioden. Det estimeres, at tidsforsinkelser for busserne i området vil medføre øgede udgifter til busdriften på ca. 4,8 mio. kr. og 3,2 mio. kr. for henholdsvis scenarie 1 og 2. Teknik- og Miljøforvaltningen



vil i samarbejde med Økonomiforvaltningen konkretisere behovet for kompensation til Movia som følge af forringet busfremkommelighed forud for anlægsperioden. Kompensationen indarbejdes som en øget udgift på service med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2029 (scenarie 1) eller budget 2030 (scenarie 2).

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 260,8 mio. kr. i perioden 2023-2029.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på 289,0 mio. kr. i perioden 2023-2030.

For begge scenarier gælder det, at der i de samlede anlægsudgifter til projektet nedskrives med 36,4 mio. kr. (2023 p/l) fra det tidligere annullerede projekt om renovering af vejbroen. Midlerne forventes tilbageført til *Genopretningsrammen* i forbindelse med Borgerrepræsentationens behandling af aflæggelse af anlægsregnskabet på det oprindelige projekt (BR 22. september 2022), og omdisponeres i dette budgetnotat fra *Genopretningsrammen* til det nye projekt med udskiftning af vejbroen. Det fulde beløb stjernemarkeres, da der ligger en foranalyse bag behovet.

Anlægsprojektet vedr. scenarie 1 forventes ibrugtaget i oktober 2029, og anlægsprojektet vedr. scenarie 2 forventes ibrugtaget oktober 2030.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2030 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

(1.000 kr. – 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	... 2033	I alt
<i>Scenarie 1.</i>											
Anlægsudgifter	Anlæg	5.100	7.700	12.800	25.800	12.900	68.000	128.500			260.800
Disponerede midler fra annulleret projekt vedr. vejbro	Anlæg									36.425	-36.425
Scenarie 1 i alt		5.100	7.700	12.800	25.800	12.900	68.000	128.500	0	36.425	224.375
Anlægsmåltal		5.100	7.700	12.800	25.800	12.900	68.000	128.500	0	0	260.800

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

(1.000 kr. – 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	... 2033	I alt
<i>Scenarie 2.</i>											
Anlægsudgifter	Anlæg	5.600	8.500	2.800	11.300	28.200	14.100	74.500	144.000		289.000
Disponerede midler fra annulleret projekt vedr. vejbro	Anlæg									36.425	-36.425



Scenarie 2 i alt		5.600	8.500	2.800	11.300	28.200	14.100	74.500	144.000	-36.425	252.575
Anlægsmåltal		5.600	8.500	2.800	11.300	28.200	14.100	74.500	144.000	0	289.000

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 20% af anlægsomkostningerne til risikotillæg i begge scenarier.

Projektet er et højrisikoprojekt, da anlægsarbejderne foregår over S-banen. Dette betyder også, at Banedanmark skal foretaget 3. parts kontrol af alt, hvad der skal foretages i projektet. Derudover berører projektet et større område, hvilket kan indebære en usikkerhed i vurdering af trafikafviklingen under anlægsperioden og dermed udgiften hertil.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	... 2033	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>											
- Projektering	2000 Ordinær anlæg	2.500	3.900	9.000	19.400	10.400	7.500	6.300		59.000	59.000*
- Udførsel	2000 Ordinær anlæg						56.700	119.700		176.400	176.400*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000 Ordinær anlæg	2.600	3.800	3.800	6.400	2.500	3.800	2.500		25.400	25.400*
- Omdisponering fra Genopretningssrammen	2000 Ordinær anlæg								-36.425	-36.425	
Anlægsudgifter i alt		5.100	7.700	12.800	25.800	12.900	68.000	128.500	-36.425	224.375	224.375*
Anlægsmåltal		5.100	7.700	12.800	25.800	12.900	68.000	128.500	0	260.800	

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	... 2033	I alt	*
Anlægsudgifter												
- Projektering	2000 Ordinær anlæg	2.800	5.700	1.400	5.700	22.600	11.300	6.400	8.300		64.200	49.500 *
- Udførsel	2000 Ordinær anlæg							63.900	132.900		196.800	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000 Ordinær anlæg	2.800	2.800	1.400	5.600	5.600	2.800	4.200	2.800		28.000	21.000 *
Omdisponering fra Genopretningssrammen	2000 Ordinær anlæg									-36.425	-36.425	
Anlægsudgifter i alt		5.600	8.500	2.800	11.300	28.200	14.100	74.500	144.000	-36.425	252.575	70.500 *
Anlægsmåltal		5.600	8.500	2.800	11.300	28.200	14.100	74.500	144.000	0	289.000	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						
Bispebjerg	X	Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse
Adresse:		Vejbro på Tuborgvej over S-banen ved Emdrup Station eller Vejbro over S-banen ved Klædemålet				

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2016 afsat 35,0 mio. kr. (2016 p/l) til renovering af bro over S-banen på Tuborgvej.

Der er i forbindelse med Genopretningsrammen 2022 frigivet 1,0 mio. kr. til en foranalyse for udskiftning af vejbroen og løsninger for trafikafviklingen under anlægsperioden.

(1.000 kr., løbende p/l)	2016	2017	2018	2019
Budget 2016	35.000			
Genopretningsrammen 2022 (foranalyse)				1.000



Afsatte midler i alt	35.000			1.000
----------------------	--------	--	--	-------

Bilag

Bilag 1 Resumé af resultatet af foranalyse for udskiftning af vejbro over S-banen, Tuborgvej
Bilag 2 Tillæg til rådgiverrapport vedr. parkeringspladser og træer



TM28 Grønningen/Bispeparken: En tryk, klimatilpasset park i Nordvest



Baggrund

Etableringen af en bypark i Grønningen/Bispeparken indgår i kvarterplan for Områdefornyelsen Nordvest, som er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 22. september 2016.

Grønningen/Bispeparken, som er anlagt af den anerkendte landskabsarkitekt C.Th. Sørensen, ligger som en grøn kile omgivet af almene boliger i det udsatte byområde, Nordvest, og fremstår i dag nedslidt og utidssvarende. Grønningen/Bispeparken er en del af klimatilpassningsredegørelsens projektpakke for 2018, som er udarbejdet på baggrund af *Klimatilpassningsredegørelsen 2017*, og skal fremover tilbageholde store mængder regnvand. Dette for dels at forebygge oversvømmelser, dels aflaste skybrudsløsninger på Hovmestervej, Tagensvej og i Lersøparken.

Da de kommende regnvandsbassiner vil forringe kvaliteten af et allerede nedslidt areal i et udsat boligområde, foreslås det, at der afsættes byrumsmidler til at omdanne Grønningen/Bispeparken til en nutidig kombineret bypark, der fungerer både som teknisk regnvandsanlæg og som et grønt mødested i et tætbeholdt og udsat boligområde.

Ved at afsætte byrumsmidler i forbindelse med klimatilpassningsprojektet kan der skabes både en tidsmæssig og økonomisk synergi, idet udviklingen af de to projekter kan samtænkes fra starten og anlægges som ét samlet projekt. Endvidere giver der mulighed for udvikling af en samlet skybruds- og byrumsløsning for området.

Indhold

Grønningen/Bispeparken er vurderet til at være et af de byrumprojekter med størst potentiale for at tilføre merværdi til området i *Klimatilpassningsredegørelsen 2017*. En klimatilpasset bypark vil tilføre grønt til et udsat byområde, fremhæve Grønningen/Bispeparken som et af Københavns unikke steder og samtidig opgradere den grønne kile til nutidige behov.

Tuborgvej deler Grønningen/Bispeparken op i to områder. Boligselskabet fsb ejer den nordlige del på ca. 7.000 m², mens Københavns Kommune ejer den sydlige del på ca. 7.800 m². Budgetnotatet vedrører udelukkende den sydlige del. Der samarbejdes med fsb om at udvikle en sammenhængende vision for Grønningen/Bispeparken.

Klimatilpasning kan blive en barriere

I tilfælde af skybrud skal den grønne kiles midterzone opsamle regnvand i et sammenhængende forløb af niveauforskudte bassiner i forskellige størrelser og dybder.

HOFOR forventes at medfinansiere klimaløsningen på den sydlige del af Grønningen/Bispeparken med ca. 4,8 mio. kroner. Dette beløb finansierer en minimumsløsning, som sikrer forsinkelsen af vandet i Grønningen/Bispeparken med forsinkelsesbassiner. HOFORs medfinansiering går udelukkende til klimaløsningen og eventuel genetablering af det eksisterende areal, og ikke til at tilføre parken rekreative funktioner. Det indebærer blandt andet, at der ikke vil være midler til at etablere forbindelser på tværs af forsinkelsesbassinerne, hvorfor bassinerne bliver en barriere tværs igennem det udsatte boligområde.

Funktioner og forbindelser skal sikre brugen af parken

Det grønne areal er omgivet af asfalterede brandveje og boligblokke. Disse omgivelser er medvirkende til, at borgere undlader at tage ophold på Grønningen/Bispeparken.

Byrumsmidlerne skal sikre, at der skabes en attraktiv klimatilpasset bypark, der samtidig fungerer som en grøn forbindelse i Nordvest. Med byrumsmidler kan der:

- Sikres forbindelser på tværs af bassinerne
- Etableres opholds- og legefunktioner omkring bassinerne, såsom borde-bænkelsninger, grillpladser og siddepladser
- Etableres et attraktivt udendørs læringsmiljø og en sikker overgang fra skole til park over Hovmestervej
- Skabes byrumsløsninger, som med beplantning, belysning og byruminventar bidrager til at øge trygheden og fællesskabet i området.
- Skabes et sammenhængende grønt byrum, som vil fungere som en grøn forbindelseslinje igennem et asfalteret beboelsesområde.

Parkering

Dele af projektet kan have betydning for parkeringen i området. Det gælder dels skybrudssikring af Hovmestervej, dels etableringen af en sikker overgang mellem skole og park kan få betydning for parkeringen i området. Ud fra de to hensyn kan det blive nødvendigt at nedlægge 10-14 parkeringspladser på Hovmestervej, som er beliggende udenfor betalingsområdet. Teknik- og Miljøforvaltningen vil arbejde for at finde et tilsvarende antal parkeringspladser som erstatning. Belægningsgraden på strækningen var i marts 2017 under 80 % ved tælling kl. 12.00 og kl. 17.00. Ved tælling kl. 22.00 var belægningsgraden mellem 80 % og 90 %.

Tilkøb af grønt

Der er mulighed for tilkøb af grønt i dette projekt. Med tilkøbet styrkes kvaliteten af den eksisterende bynatur, ligesom der tilføres ny bynatur til området. Dette kan for eksempel være i form af nye arter, som kan styrke biodiversiteten og tilføre nye sanselige oplevelser for beboere og skolebørn eller ved at begrønne befæstede arealer langs Grønningen/Bispeparkens bygninger og ved overgangen mellem Grønningen og Tagensbo Skole.

Andre projekter og planer

Projektet har sammenhæng til flere andre projekter og planer i området. Fsb Bispeparken planlægger fysiske helhedsplaner i den nordlige del, hvilket vil øge værdien af de foreslåede investeringer i Grønningen.

Skybrudsprojektet og helhedsgenopretning af Hovmestervej er en del af skybrudsgrenen ved Lersøparken, jf. klimatilpasningsredegørelse fra oktober 2015. Omdannelse af Hovmestervej skal understøtte den byrumsmæssige sammenhæng mellem Tagensbo Skole og Grønningen. Som led i Skybrudsgrenen Lersøparken skal der på Tuborgvej etableres en forbindelse som leder skybrudsvand fra Tuborgvej til den sydlige del af Grønningen.

Klimatilpasningsprojektet og helhedsgenopretning af Hovmestervej skal understøtte forbindelseslinjen fra Grønningen til tunnelen og videre til den nye indgang til Bispebjerg Kirkegård, som Områdefornyelsen etablerer.

Overordnede målsætninger og effekter

I Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse fra 2016 er Bispebjerg udpeget som en af de mest utrygge bydele i byen. Med projektet skabes en attraktiv klimatilpasset bypark, som bidrager til at øge trygheden og fællesskabet i området.

Initiativet understøtter endvidere målsætningen i *Fællesskab København* om, at 90 % af københavnere er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret samt, at turene gennem byen skal være trygge og inspirerende.

En opgradering af Grønningen til nutidige behov for møder mellem mennesker og med respekt for stedets unikke karakter læner sig op ad Københavns Kommunes arkitekturpolitik, hvor der peges på vigtigheden af, at arkitekturen understøtter hverdagslivet og følelsen af at høre til samt understøtte mødet mellem mennesker og styrker byens unikke steder.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,6 mio. kr. i perioden 2018-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2022 og 1,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2022.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Bypark i Bispeparken	Anlæg	100	1.800	1.800	10.240	13.660		27.600
Vedligeholdelse og afledt drift	Service					214	1.287	1.501
Tilkøb af grønt	Anlæg					1.000		1.000
Tilkøb af grønt	Service					20	100	120
Udgifter i alt		100	1.800	1.800	10.240	14.894	1.387	30.221

Området ejes og driftes af henholdsvis Københavns Kommune, fsb, AAB og AKB.

- Den sydlige del af Grønningen ejes og driftes af Københavns Kommune.
- Brandvejene, der omkranser Grønningen i den sydlige del, er ejet af boligselskaberne AAB og AKB. Byrumsmidlerne skal medfinansiere omdannelsen af brandvejene.
- Den nordlige del af Grønningen (nord for Tuborgvej) ejes af fsb og driftes af Københavns Kommune, jf. *Overenskomst mellem Københavns Kommune og fsb af 19. september 1941*. Byrumsmidlerne skal ikke dække omdannelsen af denne del af parken. Københavns Kommune skal fortsat drifte.

Omkring en tredjedel af projektarealet ligger således på privat areal og driftes af de private grundejere. Denne del af driftsansvaret vil fortsat påhvile de private grundejere, der

forventes at skulle stå for ca. 1/3 af driftsomkostningerne. Det private bidrag ligger udover det angivne beløb til afledt drift af kommunes areal. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at kunne indgå en driftsaftale med de private grundejere, når projektets endelige udformning er fastlagt.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Skybrudsprojektet er under fortsat udvikling og konkretisering, hvilket kan få konsekvenser for byrumsprojektets endelige udformning og de samarbejdsaftaler med private ejere, som skal indgås i løbet af 2018. Herunder hører også, at ændrede forudsætninger som eksempelvis væsentlige ændringer i vandmængder, som kan fordyre projektet.

Der skal udarbejdes en helhedsplan for den fælles håndtering af regnvandsprojekter i et område med mange samarbejdspartnere (fsb, KAB, AAB og dertilhørende afdelingsbestyrelser). Det kan medføre en længere inddragelses- og beslutningsproces og dermed forsinkelser af projektet.

Det samlede byrumsprojekt går fra facade til facade. En del af projektet ligger derfor på areal ejet af AKB og AAB. Ejerne har givet en positiv tilkendegivelse af at indgå en aftale, men der er endnu ikke lavet en formel aftale om etablering af projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,6 mio. kr. i perioden 2018-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2022 og 1,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2022

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	100	1.800	1.800	1.000	820		5.520	5.520*
- Udførsel				9.240	12.840		22.080	
- Tilkøb af grønt					1.000		1.000	
Anlægsudgifter i alt	100	1.800	1.800	10.240	14.660		28.600	5.520*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift					214	1.287	1.501	
- Tilkøb af grønt					20	100	120	
Afledte serviceudgifter i alt					234	1.387	1.621	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2021 samtidig med skybrudsprojektet og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juni 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

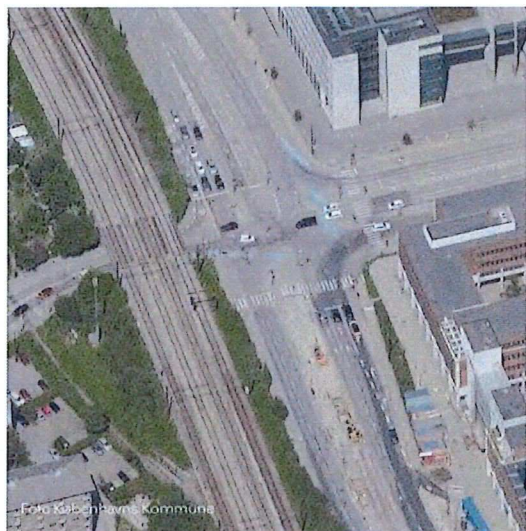
Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende						
Bispebjerg	X	Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

TM31 Kalkbrænderihavnsgade/Sundkrogsgade, Østerbro - ombygning af vejkrydset



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Overførselssagen 2020-2021 om opgradering af kapaciteten i krydset Kalkbrænderihavnsgade/Sundkrogsgade til den fornødne kapacitet, således at krydset kan rumme de stigende trafikmængder fra Nordhavn.

Indhold

De kommende år vil trafikken i Nordhavn ændre sig med stadig flere boliger samt større projekter, herunder etablering af Nordhavnstunnelen, der vil have betydning for afviklingen af den tunge trafik.

Med dette budgetnotat ombygges signalanlægget i krydset til at være fuldt trafikstyret med detektion af fodgængere, cyklister og biltrafik, hvilket betyder, at grøntiderne justeres efter de aktuelle og fremtidige trafikmængder for at få den bedst mulige trafikafvikling i krydset.

Forslaget indeholder desuden en justering af fodgængernes krydsning af såvel Sundkrogsgade som Kalkbrænderihavnsgade med mere direkte ganglinjer og udvidelse af fodgængerhellen på Sundkrogsgade, herunder etablering af tryghedsskabende hegn om hellen.

Den fremtidige trafikmængde i Nordhavn er vanskelig at estimere, da den afhænger af kommende lokalplaner for området, beslutningen om hvordan jord skal transporteres til Lynetteholmen mm. Med dette budgetnotat tilpasses krydset til den stigende trafik fra Nordhavn, der på nuværende tidspunkt forventes.

Overordnede målsætninger og effekter

Ombygning af krydset sikrer en bedre trafikafvikling i krydset og bidrager til at øge trygheden for lette trafikanter.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,8 mio. kr. i 2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2021 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til vedligehold af et hegn, som opsættes i helle ved krydset.



Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2021. Eksekvering af anlægsprojekter i 2021 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2021.

Table 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2021 p/l)	Styrings- område	2021	2022	2023	2024	I alt
<i>Opgradering af kapacitet i krydset</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.750				1.750
- Afledt drift og vedligehold	Service	10	50	50	50	160
Initiativ 1 i alt		1.760	50	50	50	1.910

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 12 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter. Dette skyldes, at krydset trafikalt er meget befærdet. Der er afsat midler til håndtering af trafikafvikling i anlægsperioden, men der er en stor risiko for, at der skal laves ekstra foranstaltninger, herunder natarbejde undervejs på grund den store mængde af daglige trafik i krydset.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2021 p/l)	Bevilling	2021	2022	2023	2024	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering	2000	250				250	250*
- Udførsel	2000	1.500				1.500	1.500*
Anlægsudgifter i alt		1.750				1.750	1.750*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000	10	50	50	50	160	
Afledte serviceudgifter i alt		10	50	50	50	160	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby		Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest	

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 formålet.

TM25b Skolevejsprojekter, flere bydele



Foto Troel Henri, Københavns Kommune

Baggrund

Oplevelsen af trygge og sikre skoleveje er et område, som har stor bevågenhed fra skoler og forældre og kan være med til at afgøre, om børn cykler, går, eller bliver kørt i bil til og fra skole. Ved mange skoler giver forældre der afleverer deres børn i bil, problemer for cyklister og fodgængere ved skolen, hvilket kan give en negativ udvikling, da det kan medføre at andre ikke selv får lov til at cykle eller gå til skole.

Indhold

Dette budgetnotat omfatter en række skolevejsprojekter. Tiltagene i initiativ 1 og 2 tager udgangspunkt i resultater af foranalyser, der tidligere er afsat midler til. Initiativ 3 sammenfatter yderligere en lang række større og mindre tiltag identificeret på baggrund af den bydækkende tryghedskortlægning af børns vej til skole og fritid, samt gennem Teknik- og Miljøforvaltningens løbende dialog med skoler, forældre og lokaludvalg. De pågældende tiltag er specificeret nærmere i bilag 3.

Initiativ 1. Langelineskolen - Forbindelse ved Langeliniebroen (5,1 mio. kr. i anlæg)

Der blev med Budget 2018 afsat midler til en foranalyse af mulighederne for at forbedre adgangen til Langeliniebroen fra Gittervej for at forbedre vejen for Langelineskolens elever, der bor i den sydlige del af Nordhavnen.

Foranalysen er nu afsluttet og med dette initiativ etableres en cykelforbindelse fra Gittervej op til Langeliniebroen (bilag 1). Den nye stiforbindelse gennemskærer den træbeplantede skrænt på en måde, der respekterer fredningerne i området og erstatter en stejl trappe på stedet samt flere trampestier gennem beplantningen.

Det er i forbindelse med analysen tilstræbt at finde den bedst mulige balance mellem at skabe en sti, der forbinder Langeliniebroen med krydset ved Indiakaj på en måde, så den naturligt vil blive benyttet, og samtidig tager højde for en så nænsom gennemskæring som muligt af de eksisterende forhold på stedet. I forbindelse med anlæg af stiforbindelsen er det nødvendigt at fælde ca. 10 træer, der dog kun udgør en lille del af den samlede beplantning langs skrænten.



Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
Hele skrænten er træbeplantet.	10	0	Langt hovedparten bavares.

Initiativ 1 har ikke konsekvenser for cykel- eller bilparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 2. kvartal 2023 indstilling om frigivelse af de ikke-stjernemarkerede anlægsmidler.

Initiativ 2. Rødkilde Skole - Ankomstområde (7,9 mio. kr. i anlæg)

Der blev i Budget 2017 afsat midler til en foranalyse af forholdene ved adgangen til Rødkilde skole på Godthåbsvej. Foranalysen er nu afsluttet og med dette initiativ ændres adgangsforholdene til skolen (bilag 2).

Initiativet indeholder:

- Pladسدannelse mellem skolens hovedindgang og Bellahøjvej.
- Etablering af dobbeltrettet cykelsti på den vestlige side af parkeringsområdet mellem Godthåbsvej og Bellahøjvej.
- Etablering af signalanlæg for cyklister og gående over Godthåbsvej.

I forbindelse med etableringen af dobbeltrettet cykelsti er det nødvendigt at fælde 2-8 træer. Der vil blive plantet samme antal nye træer, hvor det er muligt.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
13	2-8	2-8	13

Det vil også være nødvendigt at nedlægge fem parkeringspladser i forbindelse med anlæg af den dobbeltrettede cykelsti. Der vil blive etableret erstatnings-parkeringspladser i nærheden samt tolv nye "kys og kør"-pladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
35	Udenfor	Ukendt	5	5 + 12 kys og kør

Initiativ 2 har ikke konsekvenser for antallet af cykelparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 2. kvartal 2023 indstilling om frigivelse af de ikke-stjernemarkerede anlægsmidler.

Initiativ 3. Pulje til diverse skolevejsprojekter. (61,1 mio. kr. i anlæg) (skalerbart)

Dette initiativ forbedrer skolevejsforholdene ved mere end 20 skoler. Enkelte initiativer er der tidligere udarbejdet foranalyser på, mens andre er mindre initiativer, der er



identificeret gennem dialog med skoler, forældre og lokaludvalg, samt gennem den bydækkende tryghedskortlægning, som der i Budget 2020 blev afsat midler til.

Af bilag 3 fremgår en oversigt over identificerede skolevejsprojekter med overslag på omkostninger. Initiativet er skalerbart og vil blive udmøntet endeligt efter forhandlingerne om Budget 2022 på baggrund af puljestørrelse, og evt. prioriterede skolevejsprojekter.

I forbindelse med udmøntningen vil evt. konsekvenser for træer, cykel- og bil-parkeringspladser blive kortlagt. Forvaltningen vil vende tilbage til Teknik- og Miljøudvalget med henblik på politisk drøftelse af de projekter, hvor der nedlægges parkeringspladser og fældes træer.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne medvirker til at skabe sikre og trygge skoleveje ved skolen, og forventes desuden at få flere børn til at cykle eller gå frem for at blive kørt i bil.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 74,2 mio. kr. i perioden 2022-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2024 og 1,1 mio. kr. årligt i 2025 og frem. Initiativ 1 og 2 forventes ibrugtaget i oktober 2024. Initiativ 3 forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2022 til oktober 2027. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2021 p/l)	Styrings- s- område	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Langelinieskolen: Forbindelse til Langeliniebroen</i>								
- Anlæg	Anlæg	407	368	4.360				5.135
- Afledt drift og vedligehold	Service			10	25	25	25	85
Initiativ 1 i alt		407	368	4.370	25	25	25	5.220
<i>Initiativ 2. Rødkilde Skole: Ankomstområde</i>								
- Anlæg	Anlæg	430	379	7.131				7.940
- Afledt drift og vedligehold	Service				88	88	88	264
Initiativ 2 i alt		430	379	7.131	88	88	88	8.204
<i>Initiativ 3. Pulje til diverse skolevejsprojekter.</i>								
- Anlæg	Anlæg	12.260	38.850	11.321	170	452	622	61.085
- Afledt drift og vedligehold	Service			1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Initiativ 3 i alt		12.260	36.147	12.321	1.170	1.452	1.622	65.085
Udgifter i alt		13.097	36.894	23.822	1.283	1.565	1.735	78.509

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering for initiativ 1 er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, hvorfor der afsættes 12 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter. Projektet er komplekst anlægsteknisk pga. indgrebet i voldanlægget. Projektet vil kræve dispensation fra en række fredningsforhold og vil omfatte en udvidet



interessenthåndtering, da projektområdet ikke er ejet af Københavns Kommune. Disse forhold kan have væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici.
 For initiativ 2 er den overordnede risikovurdering, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, hvorfor der afsættes 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.
 For initiativ 3 er den overordnede risikovurdering, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, hvorfor der afsættes 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

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 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	360	325	105				790	685*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000			3.750				3.750	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	47	43	505				595	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000	380	335	95				810	715*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000			6.210				6.210	
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	50	44	826				920	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	2000	7.230	3.390	750	150	150		11.670	11.670*
- Udførsel (ekstern), initiativ 3	2000	3.610	28.580	9.260		250	550	42.250	38.900*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000	1.420	4.177	1.311	20	52	72	7.165	*
Anlægsudgifter i alt		13.097	36.894	22.812	170	452	622	74.160	*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000			10	25	25	25	85	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	1000				88	88	88	264	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 3	1000			1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
Afledte serviceudgifter i alt				1.010	1.113	1.113	1.113	4.349	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende	X
------------	---



Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Høring

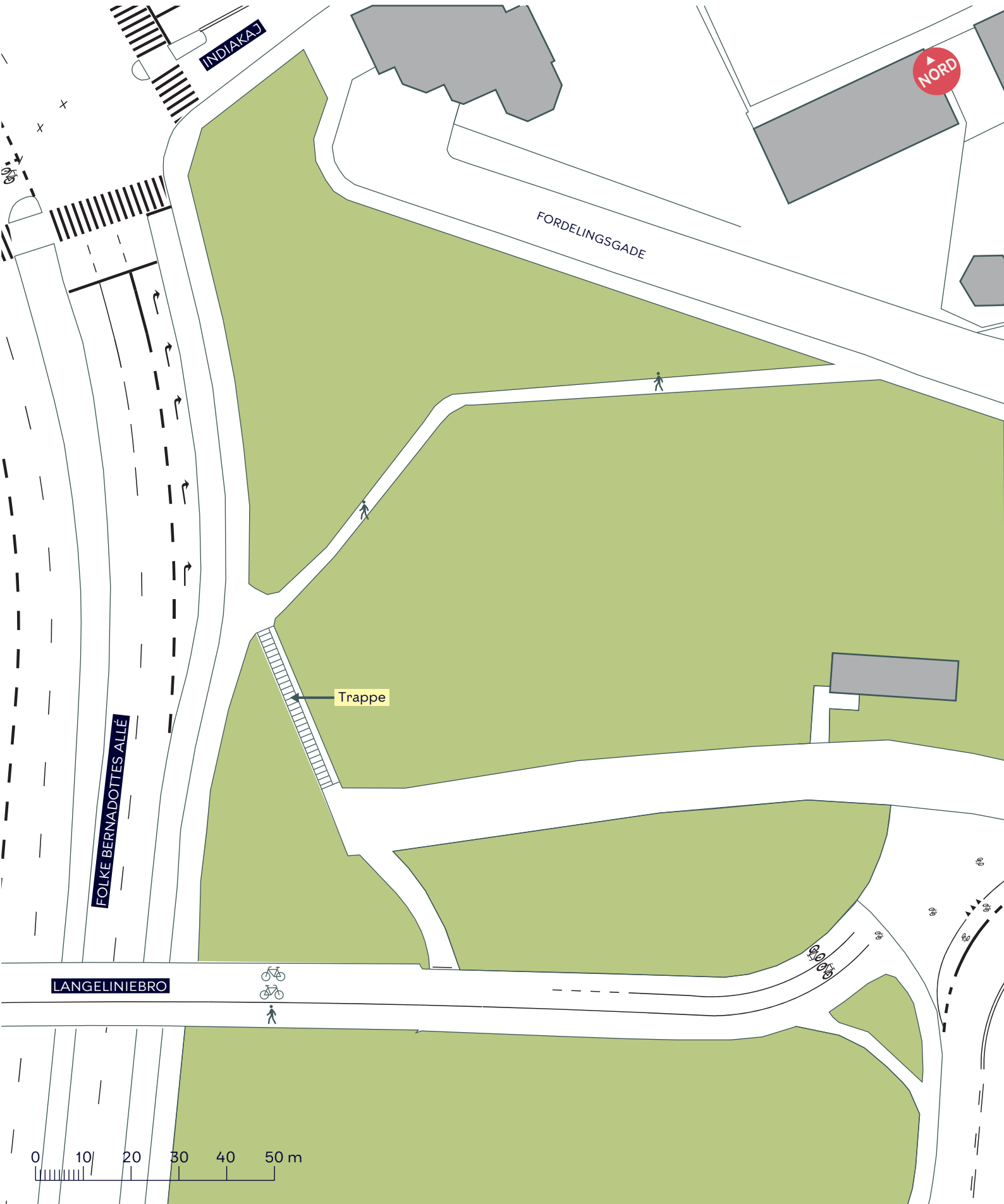
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEO/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Bilag

Bilag 1: Projektforslag Langelinjeskolen

Bilag 2: Projektforslag Rødkilde Skole

Bilag 3: Skolevejsprojekter - oversigt



--- Anlægsområde

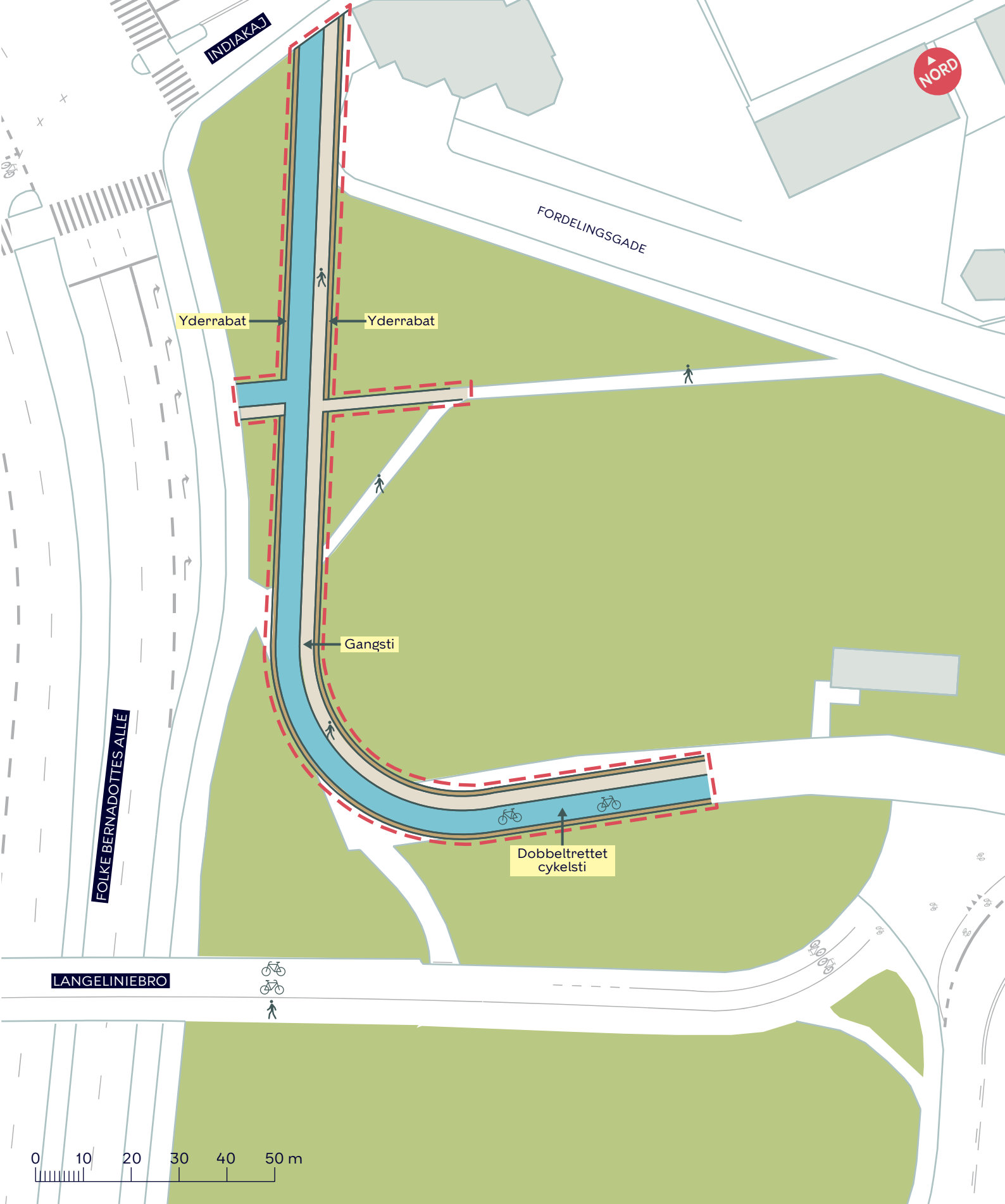
SIKRE SKOLEVEJE 2021

Langelinjeskolen

Eksisterende forhold

BILAG 2A





--- Anlægsområde

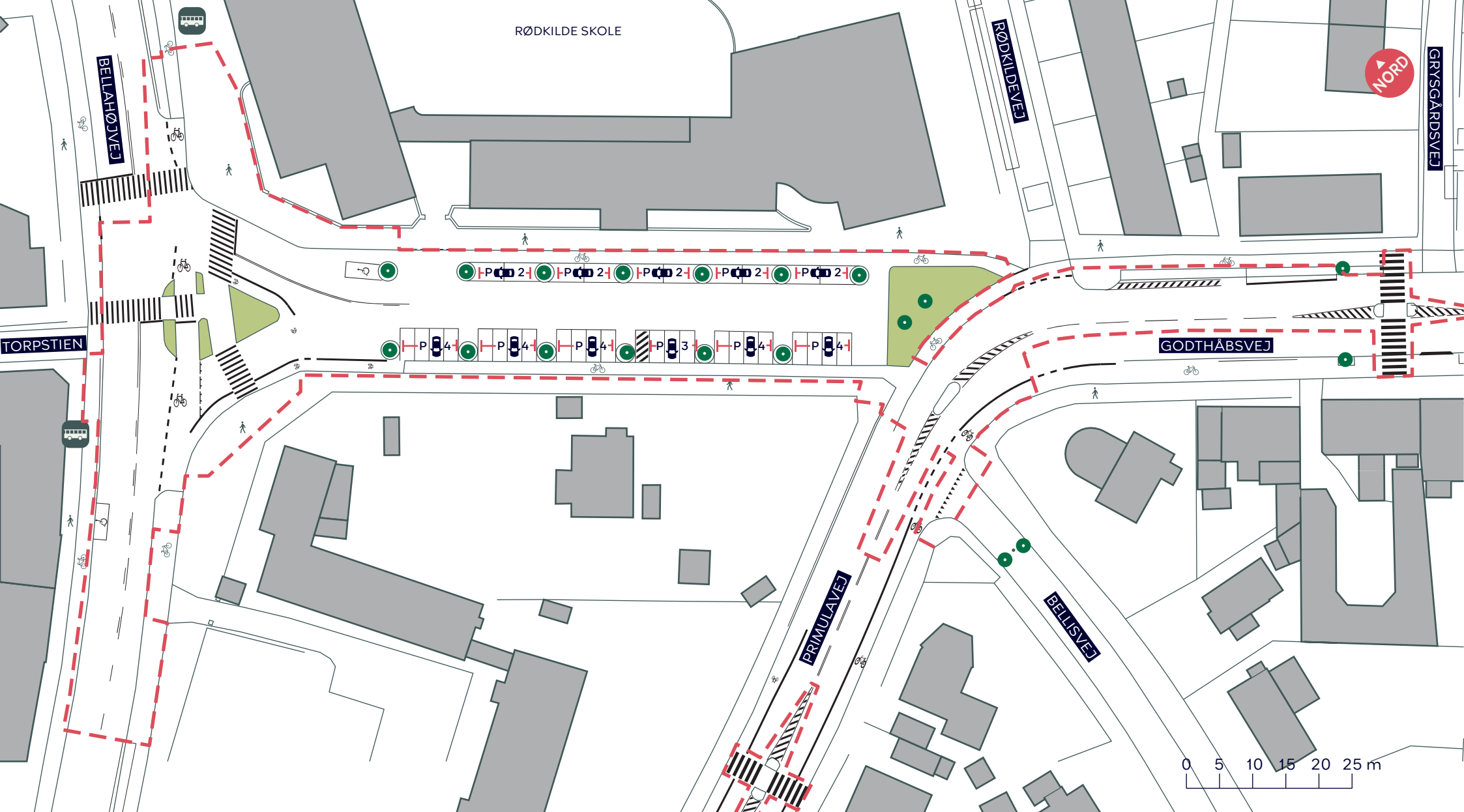
SIKRE SKOLEVEJE 2021

Langelinjeskolen

Projektforslag

BILAG 3A





--- Anlægsområde

● Eksisterende træ

🚌 Busstoppested

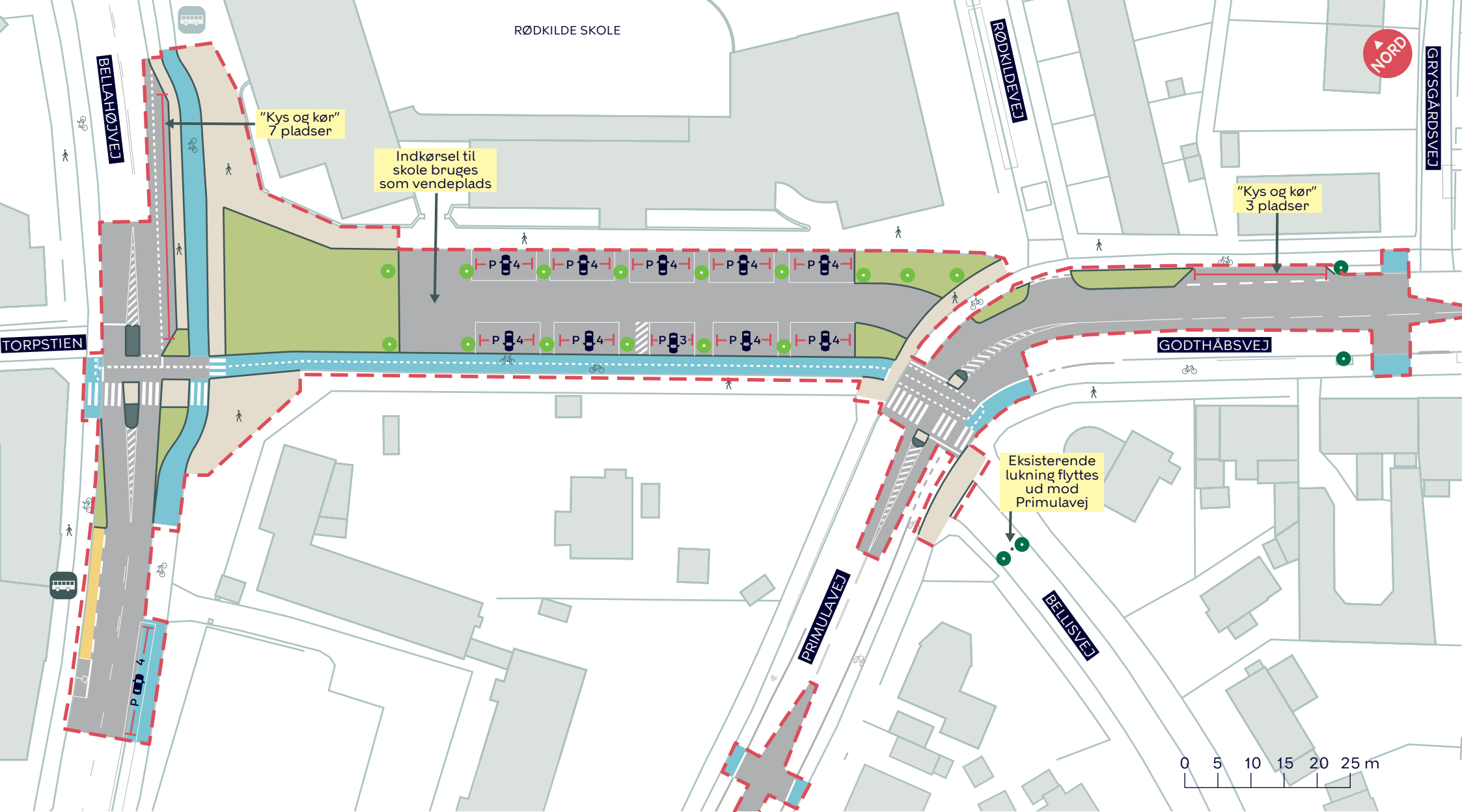
SIKRE SKOLEVEJE 2021

Rødkilde Skole

Eksisterende forhold

BILAG 2A





--- Anlægsområde

● Eksisterende træ/nyt træ

🚌 Eksisterende /nyt busstoppested

🟡 Busplade

SIKRE SKOLEVEJE 2021

Rødkilde Skole

Projektforslag

BILAG 2B



TM25b Skolevejsprojekter, flere bydele

Bilag 3 Skolevejsprojekter

Initiativ	Baggrund	Bydel	Pris (i tkr)	Tid
Initiativ 3-1 Strandvejsskolen <i>Bedre cykelfaciliteter på Nygårdsvej</i>	Forprojekt	Østerbro	17.757	2022-2024
Initiativ 3-2: Ålholm Skole <i>Krydsning af Valby Langgade</i>	Forprojekt	Valby	9.048	2022-2024
Initiativ 3-3: Ålholm Skole <i>Krydset Valby Langgade /Ålholmvej /Vigerslevvej</i>	Forprojekt	Valby	7.374	2022-2024
Initiativ 3-4: Ålholm Skole <i>De fjerne tiltag</i>	Forprojekt	Valby	8.426	2022-2027
Initiativ 3-5: Rådmandsgade Skole <i>Foranalyse: Mimersgade</i>	Tryghedskort	Nørrebro	792	2022-2023
Initiativ 3-6: Christianshavns Skole <i>Foranalyse: Danneskiold-Samsøes Allé - bedre forhold for krydsende fodgængere og cyklister</i>	Tryghedskort	Indre by	792	2022-2023
Initiativ 3-7: Katrinedalsskolen <i>Apollovej - Etablering af midterhelle ved Kilholmsvej og opstramning af kyrdes</i>	Dialog	Vanløse	1.300	2022-2023
Initiativ 3-8: Kirkebjerg Skole <i>Krydset Skjulhøj Alle / Kirkebjerg Alle. Etablering af overkørsler, nedlæg torontoanlæg, forbud mod parkering</i>	Tryghedskort	Vanløse	724	2022
Initiativ 3-9: Sundbyøster Skole mfl. <i>Foranalyse: Elbagade + Peder Lykkesvej</i>	Dialog / Tryghedskort-lægning	Amager Øst/Vest	679	2022-2023
Initiativ 3-10: Ellebjerg Skole <i>Foranalyse: Mozarts plads, ny adgang til skole</i>	Tryghed	Vesterbro Kongens Enghave	792	2022-2023
Initiativ 3-11: Holbergskole <i>Foranalyse: Krydset Frederiksborggade - Emdrupvej</i>	Tryghed Ulykker	Bispebjerg	679	2022-2023
Initiativ 3-12: Peder Lykkeskolen <i>Foranalyse: Fredeliggørelse af Tingvej</i>	Dialog	Amager Vest	792	2022-2023
Initiativ 3-13: Gerbrandsskolen <i>Hastighedsdæmpning på Vejlands Alle</i>	Dialog	Amager Vest	769	2022
Initiativ 3-14: Sundbyøster Skole <i>Kastrupvej Italiensvej - bedre krydsningspunkt</i>	Dialog	Amager Øst	1.018	2022
Initiativ 3-15: Sundbyøster skole <i>Kastrupvej Kretavej - krydsningspunkt</i>	Dialog	Amager Øst	905	2022
Initiativ 3-16: Holbergskolen <i>Grønnemose Alle - Hastighedsdæmpning</i>	Dialog	Bispebjerg	995	2022
Initiativ 3-17: Rødkilde Skole <i>Bellahøjvej: Forprojekt hastighedsdæmpning og krydsningspunkter</i>	Dialog	Vanløse	679	2022-2023
Initiativ 3-18: Byens Skole m.fl <i>Ramsingsvej: Cykelstier og krydsning ved Sti</i>	Dialog	Vanløse	3.619	2022-2024
Initiativ 3-19: Amager Strandvej - Flere skoler - og fritid	Dialog	Amager Øst	792	2022-2023

Foranalyse: Fodgængerkrydsningspunkter - gennemgang				
Initiativ 3-20: Peder Lykke Skolen Etablering af cykelsti i østsiden af Tingvej	Udbudsprojekt	Amager Vest	2.647	2022- 2023
Initiativ 3-21: Skolen i Charlotttegården Etablering af afsætningsområde	Dialog	Bispebjerg	509	2022



TM3d Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter



Baggrund

Kun 37 % af de cyklende københavnere er på nuværende tidspunkt tilfredse med muligheden for cykelparkering i byen. Specifikt er tilfredsheden med cykelparkering ved stationer 35 %. Målsætningen i *Fællesskab København* er, at 70 % af københavnere skal være tilfredse med muligheden for cykelparkering 2025. Med initiativerne i budgetnotatet vil der være mulighed for at forbedre cykelparkeringen ved stationer i Københavns Kommune.

Indhold

Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter er af betydning for både udbygning af den samlede kapacitet for cykelparkering i København, men også med henblik på at forbedre mulighederne for at flere kan vælge at kombinere transportformerne på deres rejse/tur. Omkostningerne ved etablering af cykelparkering ved de centrale stationer som Københavns Hovedbanegård og Christianshavn Station er relativt høje i forhold til almindelige cykelparkering i terræn, da løsningerne vil skulle etableres i konstruktion. Hertil kommer, at cykelparkering ved disse stationer har stor indvirkning på udformningen af centrale byrum. Der er derfor behov at gennemføre dybdegående analyser af hvordan løsningerne bedst gribes an, samt hvorledes der kan skabes grundlag for ekstern medfinansiering. Det forventes, at de foreslåede forbedringer ved tre vigtige stationer og busstoppesteder vil bidrage til at øge cyklisternes tilfredshed med cykelparkering ved stationer og generelt. Budgetnotatet indeholder tre initiativer.

Initiativ 1. Københavns Hovedbanegård (0,3 mio. kr.)

Hovedbanegården har i dag ca. 2.000 cykelparkeringspladser (fratrasket det aktuelle cykelparkeringsprojekt på Reventlowsgade på ca. 500 nye cykelparkeringspladser). Den tilgængelige cykelparkering er underdimensioneret i forhold til det reelle behov. Ved den seneste tælling i 2017 var der en belægningsprocent på 153 %. Med en forventet stigning på 70.000 daglige passagerer over de næste 10 år (fra 110.000 til 180.000 passagerer) vurderer forvaltningen, at behovet for cykelparkering i 2025 vil være på ca. 7.500 cykelparkeringspladser (jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering).

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det fremover er stærkt begrænset, hvor meget cykelparkering der kan anlægges med traditionelle cykelparkeringsstativer, da arealerne omkring Hovedbanegården er fuldt udnyttet. Fremover vil det primært være løsninger i konstruktion, der kan udvide antallet af cykelparkeringspladser. Disse løsninger har en væsentlig højere pris pr. plads end ordinære cykelparkeringspladser i stativ. Forvaltningen

vurderer derfor, at ekstern finansiering er nødvendig for at realisere en udvidelse af cykelparkeringskapaciteten ved Hovedbanegården.

En cykelparkeringsløsning ved Tietgensbroen (Hovedbanegårdens sydlige ende) vurderes af DSB at være mest attraktiv for brugerne, da cykelparkeringen vil give direkte adgang til togperronerne. Et dispositionsforslag udarbejdet af DSB og Københavns Kommune fra 2011 vurderer, at etablering af en cykelparkeringsbro med 2.000 cykelparkeringspladser ved Tietgensbroen vil koste 150-200 mio. kr. Forvaltningen vurderer at løsningen forudsætter bidrag af ekstern finansiering fra tredjepart for at være økonomisk realiserbar. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor at igangsætte en målrettet indsats for at tiltrække ekstern finansiering, samt afdække hvor stor en del der kan forventes finansieres af eksterne partner. Projektet vil bygge videre på dispositionsforslaget om en cykelparkeringsbro fra 2011.

Med etablering af Cykelparkeringsbroen på ca. 4.000 m² med plads til 2000 cykler vil der samlet være ca. 4.500 cykelparkeringspladser (inkl. Reventlowsgade) tæt på Hovedbanegården. Cykelparkeringsbroen er foreslået etableret umiddelbart ved siden af Tietgensbroen og hen over banegraven. Fra Cykelparkeringsbroen vil der være direkte adgang til perronerne.

Der skal tages forbehold for at en ekstern bidragsyder vil kunne kræve indflydelse på den endelige udformning af Cykelparkeringsbroen, hvorfor initiativet kan medføre udarbejdelse af nyt dispositionsforslag. Teknik – og Miljøudvalget vil blive forelagt endeligt projektforslag til godkendelse.

Arbejdet med at tiltrække ekstern finansiering gennemføres af Københavns Kommune i samarbejde med DSB og forventes at være afsluttet ultimo 2020.

Initiativ 2: Forbedret cykelparkering ved Christianshavn Station (0,5 mio. kr.)

I samarbejde med Metroselskabet vil Københavns Kommune udarbejde foranalyse til forbedring af cykelparkeringen på Christianshavn Station over og under jorden. Stationen vil i fremtiden være Danmarks 10. største station målt på antallet af passagerer.

Med initiativet afprøves en fysisk forbedring af trappen til cykelkælderen, således at det bliver nemmere og mere sikkert at tilgå parkeringen under jorden. Samtidig skal der igangsættes tiltag der kan modvirke hærværk og uønsket ophold på trappen til cykelkælderen.

Københavns Kommune vil bidrage med opsætning af midlertidige og mindre forsøgsanlæg (for eksempel nye typer af slisker til cykler), der skal understøtte forbedret adgang til cykelkælderen og indgå som forsøgs-elementer i en generel forbedring af cykelparkering på Christianshavns Torv. Derudover vil Københavns Kommune sammen med Metroselskabet igangsætte en midlertidig informationsindsats, der skal gøre opmærksom på cykelparkeringsforholdene på Christianshavns Torv.

Det skal undersøges, hvorledes der mere generelt kan sikres bedre forhold for cykelparkering over og under jorden på Christianshavns Torv suppleret med en ny elevator til cykelkælderen, så der i fremtiden vil være i alt to elevatorer og en ombygning af indgangen til cykelkælderen fra Dronningensgade. Med initiativet udarbejdes foranalyse til omdannelse af Christianshavns Torv.

Københavns Kommunes rolle i projektet er projektledelse og informationsindsats. Anlægsprojektet i form af forbedring af adgang til cykelkælderens gennemføres af Metroselskabet.

På baggrund af initiativet vil Teknik- og Miljøudvalget blive forelagt foranalyse, hvoraf der kan afsættes midler til det videre arbejde med den fysiske omdannelse af Christianshavn Torv.

Erfaringerne fra projektet vil indgå i forbedring af cykelparkeringskældre ved øvrige metrostationer i Københavns Kommune.

Metroselskabet har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Metroselskabet afsætte 50 % i medfinansiering, hvilket vil sige i alt 0,5 mio. kr. fra Metroselskabet.

Initiativ 3: Forbedret cykelparkering ved Vestamager Station (0,5 mio. kr.)

Vestamager Station er karakteriseret af at være en højbanestation i et byudviklingsområde. Antallet af parkerede cykler er i stærk vækst som følge af de mange nye beboere og arbejdspladser omkring stationen. Andre højbanestationer oplever lignende udfordringer, hvorfor løsningerne fra Vestamager Station senere vil kunne bruges til inspiration på andre højbanestationer. Metroselskabet og Københavns Kommune har i 2018 gennemført et pilotforsøg på stationen, hvor der er opsat toetagers cykelstativer ved stationen. Herved er den eksisterende parkeringskapacitet udvidet med ca. 100 cykelparkeringspladser. Stativerne blev opsat sidst i august 2018. Initiativet er løbende blevet evalueret og det konstateres, at cykelstativerne ikke tilstrækkeligt reducerer den andel af cykler, som parkeres uden for cykelstativerne.

Der er behov for at udvide kapaciteten på stationen. Derfor vil der med initiativet blive etableret 50 nye cykelparkeringspladser, som vil blive placeret på et ledigt græsareal (ejet af Metroselskabet) bag stationen modsat Ørestad Boulevard og der skal afprøves nye cykelparkeringskoncepter, der kan optimere arealanvendelsen til parkering og parkering til eksempelvis ladcykler. Samtidig skal der gennemføres en informationsindsats der sætter fokus på funktionaliteten og adgangen til de eksisterende toetagers stativer.

Københavns Kommune indgår aftale med Metroselskabet om etablering af cykelparkeringspladser på deres areal ud fra et ønske om at bidrage med at løse cykelparkeringsudfordringer i et lokalområde, der i løbet af kort tid, har oplevet en eksplosiv stigning i antallet af parkerede cykler udenfor stativ.

Metroselskabet har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Metroselskabet afsætte 50 % i medfinansiering, hvilket vil sige i alt 0,5 mio. kr. fra Metroselskabet.

Initiativ 4: Cykelparkering ved busstoppesteder (2,0 mio. kr.)

I samarbejde med Movia forbedres faciliteter for cykelparkering, og mulighederne for kombinationsrejser med cykel og bus ved op til 10 busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune. Udbygningen skal skabe en bedre sammenhæng mellem den regionale cykelinfrastruktur (Supercykelstjerne) og S-busnettet. Antallet af bilture over kommunegrænsen, er i dag syv gange højere end antallet af cykelture. Derfor vil initiativet fokusere på busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune, hvor bilpendlingen er størst. Formålet er at skabe bedre forhold for flere cykelture og busrejser og dermed at begrænse bilpendlingen over kommunegrænsen.

Initiativet indebærer etablering af 100-200 nye cykelparkeringspladser og opsætning af realtidsinformationssystemer målrettet cyklister. Realtidsinformationssystemerne giver målrettet information til cyklisterne om busruter, der kan forbedre mulighederne for længere for længere pendlerture med cykel og bus.

Movia har ikke mulighed for at medfinansiere anlægsmæssige forbedringer. Movia vil sammen med Københavns Kommune bidrage til en analyse af hvilke specifikke busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune, der kan drage størst nytte af bedre cykelparkeringsfaciliteter og realtidsinformationssystemer. Analysen skal udpege de konkrete placeringer i områderne, løsningstyper samt konkretisere det fremtidige potentiale for flere kombinationsrejser mellem cykel og bus.

Konkrete eksempler på potentielle busstoppesteder er Vibenshus Runddel og Husum Torv, hvor S-busstoppestederne krydses af Supercykelstier. Den præcise placering af cykelparkering og realtidsinformationssystemer beror på analysens resultater.

Movia har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Movia afsætte 0,25 mio. kr. i medfinansiering via interne medarbejderressourcer.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne i dette budgetnotat understøtter samlet set målsætningerne i *Fællesskab København* om, at 70 % af københavnernes er tilfredse med mulighederne for cykelparkering, og at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Initiativ 3 og 4 forventes desuden at have direkte effekt på antallet af cykelparkeringspladser, som det fremgår af nedenstående tabel. Effekterne er beskrevet yderligere i *Cykelredegørelse 2018*.

Initiativ	Forventet antal ekstra cykelparkeringspladser	Øvrige effekter
Initiativ 3: Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation	50	Bedre mulighed for skift mellem cykel og metro i Ørestad Syd
Initiativ 4: Cykelparkering ved busstoppesteder	100-200	Bedre mulighed for kombinationsrejser mellem cykel og bus

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,9 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til drift og vedligehold af nyopsatte cykelstativer, besværliggjort renhold omkring stativer samt drift og vedligehold af realtidsskærme. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet er konkretiseret, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen. Hvis estimatet er for lavt, søges supplerende driftsmidler tilført. Begge dele sker i forbindelse med det årlige opsamlingsnotat om afledt drift til anlægsprojekter.

Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker	2020	2021	2022	2023	I alt
Initiativ 1 Københavns Hovedbanegård	Anlæg	Øvrig	250				250
Initiativ 2 Forbedret cykelkælder ved Christianshavns Metrostation	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500				500
Afledt drift	Service			10	10	10	30
Initiativ 3 Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500				500
Afledt drift	Service			10	10	10	30
Initiativ 4 Cykelparkering ved busstoppesteder	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500	1.500			2.000
Afledt drift	Service				95	95	190
Udgifter i alt			1.750	1.520	115	115	3.500

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Det længstvarende initiativ forventes ibrugtaget i august 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Initiativ 1. Københavns Hovedbanegård							
- Projektering	2000	250				250	250*
Initiativ 2. Forbedret cykelkælder ved Christianshavns Metrostation							
- Projektering	2000	350				350	350*
- Udførsel	2000	150				150	150*
Initiativ 3. Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation							
- Projektering	2000	200				200	200*
- Udførsel	2000	300				300	300*
Initiativ 4. Cykelparkering ved busstoppesteder							
- Projektering	2000	500	150			650	650*
- Udførsel	2000		1.350			1.350	1.350*
Anlægsudgifter i alt		1.750	1.500			3.250	3.250*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Initiativ 2. - Vedligehold og afledt drift	1000		10	10	10	30	
Initiativ 3. - Vedligehold og afledt drift			10	10	10	30	
Initiativ 4. - Vedligehold og afledt drift	1000			95	95	190	
Afledte serviceudgifter i alt			20	115	115	250	

Tabel 4 – Tidsangivelse Initiativ 1

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Tabel 5 – Tidsangivelse Initiativ 2

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Tabel 6 – Tidsangivelse Initiativ 3

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Tabel 7 – Tidsangivelse Initiativ 4

Anlægsprojektet forventes igangsat august 2020 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

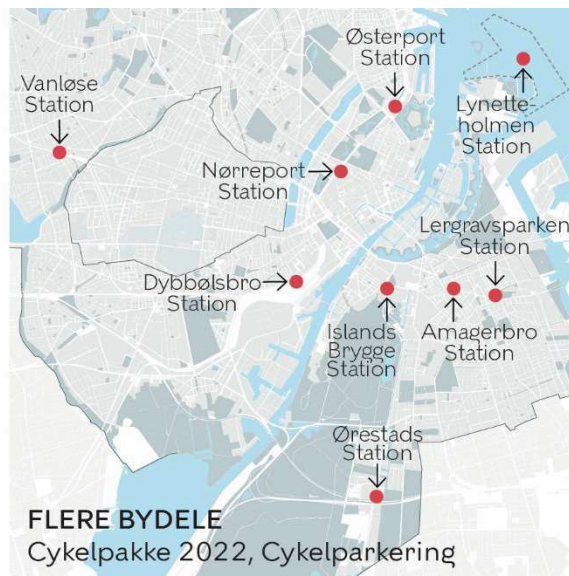
Bydækkende								
Bispebjerg	Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	X	Amager Øst	X
Nørrebro	Østerbro		Brønshøj/Husum	X	Vanløse		Amager Vest	

Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførelssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførelssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførelssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
Afsatte midler i alt			62.000	77.600	56.400	49.300	138.100	63.300

TM23j Medfinansiering af cykelparkering ved trafikknudepunkter, flere bydele



Baggrund

Flere steder i København er der for få cykelparkeringspladser til at kunne imødekomme københavnernes behov for cykelparkering. Da bedre cykelparkering er én af flere forudsætninger for at få flere københavnere til at cykle, er der i *Fællesskab København* en målsætning om, at 70 % af københavnere skal være tilfredse med mulighederne for cykelparkering i 2025. Imidlertid var det i 2020 kun 44 % af københavnere, der var tilfredse med mulighederne for at parkere cyklen.

I *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025* indgår en række initiativer, der kan igangsættes for at forbedre københavnernes mulighed for at parkere cyklen, samt imødekomme de øvrige udfordringer i forhold til tilgængelighed og ophold, der i dag forårsages af manglende cykelparkeringskapacitet. Dette budgetnotat indeholder et samlet initiativ om medfinansiering ved trafikknudepunkter, som skal forbedre københavnernes mulighed for cykelparkering. Initiativet flugter med prioriteringsplanen for Cykelparkering.

Rettidig omhu

Trafikstyrelsen har givet tilsagn om støtte til 50 % af udgifterne, svarende til 3,4 mio. kr., til en række initiativer relateret til cykelparkering. Støtten skal, for at komme til udbetaling, modsvares af et tilsvarende beløb fra Københavns Kommune i 2022. Tilsagnet afhænger således af, at der afsættes midler til initiativerne i Budget 2022.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 17. august 2020 ansøgt og efterfølgende opnået tilsagn om medfinansiering på 50 % af udgifterne til cykelparkeringsprojekter fra "Pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik" administreret af Trafikstyrelsen, såfremt Københavns Kommune afsætter finansiering til de resterende 50 %. Københavns Kommunes andel af initiativet udgør 3,4 mio. kr.

Initiativet omfatter anlæg af 757 nye cykelparkeringspladser ved syv stationer i København samt forbedring af tilgængeligheden til eksisterende cykelparkeringspladser



og forundersøgelser til kommende cykelparkeringsprojekter. Initiativerne er udvalgt i dialog med DSB og Metroselskabet samt i henhold til *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025*.

Initiativet indeholder en række delinitiativer, som er specificeret neden for. Delinitiativerne, som er omfattet af budgetnotatet, har indgået i en samlet ansøgning til Trafikstyrelsen, som har givet tilsagn på dette grundlag. Hvis det besluttes at tildele midler til nogle delinitiativer ved Budget 2022, men ikke til andre, vil dette betyde en projektændring, som skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Anlæg af cykelparkering

Der er givet tilsagn fra Trafikstyrelsen om støtte til anlæg af cykelparkeringspladser ved Amagerbro St. (165 pladser), Lergravsparkens St. (80 pladser), Islands Brygge St. (95 pladser), Ørestads St. (175 pladser), Dybbølsbro St. (32 pladser), Nørreport St. (25 pladser) og Tronhjems Plads ved Østerport St. (140 pladser).

Forbedrede adgangsforhold til cykelkældre ved metrostationer

Der er givet tilsagn fra Trafikstyrelsen om støtte til et projekt om forbedrede adgangsforhold til cykelkældre ved metrostationer i form af nye cykelslisker, inkl. forsøg med afprøvning af automatiske slisker. Det præcise antal stationer afhænger af, hvilke typer slisker, der vælges, hvilket vil blive besluttet i tæt dialog med Metroselskabet. Det forventes, at der vil kunne etableres automatiske cykelslisker ved to metrostationer og børsteslisker (dvs. slisker med børster, som yder let modstand, når man trækker sin cykel ned ad trappen) ved 4-6 metrostationer.

Forundersøgelser vedr. kommende metrostationer

Der er givet tilsagn fra Trafikstyrelsen om støtte til forundersøgelser vedr. forbedrede cykelparkeringsforhold ved Vanløse St., forbedret cykelparkering ved de kommende metrostationer på metrostrækningen til Lynetteholmen samt af fuldautomatisk cykelparkering ved fremtidig kapacitetsudvidelse af cykelparkering ved Nørreport Station.

Konsekvenser for bilparkeringspladser ved anlæg af cykelparkering

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
21	Grøn (Tronhjems Plads)	90 % (kl. 17.00)	6	0
61	Blå (Reberbanegade)	113 % (kl. 17.99)	3	0

Ingen af delinitiativerne har konsekvenser for træer.

Delinitiativerne vedr. forbedrede adgangsforhold til cykelkældre samt forundersøgelser har ikke konsekvenser for bilparkering.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet vil bidrage til opfyldelse af målet i *Fællesskab København 2025* om, at 70 % af københavnernes er tilfredse med mulighederne for cykelparkering i 2025, hvor status i



2020 var, at 44 % af københavnere er tilfredse hermed. Gennem bedre cykelparkering og bedre muligheder for at kombinere cykel med kollektiv transport vil initiativet ligeledes bidrage til mere overordnede mål om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel i *Kommuneplan 2019, KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København 2025* samt *Københavns Cykelstrategi 2011-2025*.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,8 mio. kr. (inklusive medfinansiering for 3,4 mio. kr.) i perioden 2022-2023. Der skal som en konsekvens af initiativet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til service og renhold af de cykelstativer, der opsættes som følge af initiativet.

Initiativet forventes løbende i brug taget frem mod december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	I alt
<i>Medfinansiering af cykelparkering ved trafikknudepunkter</i>						
- Anlæg	Anlæg	6.300	520			6.820
- Afledt drift og vedligehold	Service		55	55	55	165
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	59	117	117	117	410
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-59	-117	-117	-117	-410
Udgifter i alt		6.300	575	55	55	6.985
Ekstern medfinansiering	Anlæg	-3.150	-260	0	0	-3.410
KK nettoudgifter i alt		3.150	315	55	55	3.575
Anlægsmåltal i alt		6.300	520	0	0	6.820

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 7 % til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

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.



Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (ekstern)	TMU	2000	1.243	257			1.500	1.500*
- Udførsel (ekstern)	TMU	2000	3.032				3.032	3.032*
- Udgifter til bygherreorganisation ¹	TMU	2000	2.025	263			2.288	2.288*
Anlægsudgifter i alt			6.300	520			6.820	6.820*
<i>Anlægsindtægter</i>								
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000	-3.150	-260			-3.410	-3.410
Anlægsindtægter i alt			-3.150	-260			-3.410	-3.410
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000		55	55	55	165	
Afledte serviceudgifter i alt				55	55	55	165	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>								
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010	59	117	117	117	410	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			59	117	117	117	410	
<i>Finansposter</i>								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-59	-117	-117	-117	-410	
Finansposter i alt			59	117	117	117	410	

¹De interne udgifter til bygherreorganisationen i dette projekt er ikke genberegnet efter den vedtagne model for finansiering af bygherreorganisationen. Det er en forudsætning for at få medfinansieringen fra Trafikstyrelsen, at Københavns Kommune afsætter en tilsvarende bevilling til projektet.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					x
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

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 initiativet, som er omfattet af dette budgetnotat.



TMI Trafikpakke Nørrebro



Baggrund

Formålet med budgetønsket er at afhjælpe trafikale udfordringer i Blågårdsgadekvarteret og i Guldbergsgade herunder at skabe gode forhold for bløde trafikanter. Samtidig hæves kvaliteten af byrummene, og der skabes gode forudsætninger for et varieret byliv.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder to delprojekter, som kan gennemføres sammen eller selvstændigt. Gennemføres begge projekter forstærkes den samlede effekt af initiativerne og bidrager til at mindske mængden af gennemkørende biltrafik i Blågårdsgadekvarteret og Guldbergsgade.

Delprojekt 1: Trafikplan Indre Nørrebro

Borgerrepræsentationen vedtog den 11. februar 2016 Trafikplan for Indre Nørrebro, der dækker Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret. Der ønskes udelukkende midler til realisering af tiltag i Blågårdsgadekvarteret, da realisering af trafikplanen i Rantzausgadekvarteret er finansieret i Overførselssagen 2012-2013, Budget 2015 og Overførselssagen 2014-2015. Blågårdsgadekvarteret afgrænses af Peblinge Sø, Nørrebrogade, Åboulevard og Kapelvej/Korsgade/Griffenfeldsgade. Med trafikplanen fredeliggøres kvarteret for gennemkørende biltrafik, hastigheden sænkes til 30 km/t, den ulovlige gennemkørsel i Stengades bussluse stoppes, der skabes bedre forhold for bløde trafikanter. Med tiltagene forventer forvaltningen, at biltrafikken reduceres med 2.000-3.000 daglige bilture. Trafikplanens hovedgreb er en ny trafikstruktur, der lukker kvarteret af for gennemkørende trafik. Fremover får kvarteret kun adgang til og fra Åboulevard, og ikke fra Nørrebrogade. Busslusen i Stengade rykkes tættere på Nørrebrogade, og to nye spærringer etableres i Slotsgade og på Peblinge Dossing. Derved undgås ulovlig kørsel uden om busslusen, ligesom de lokale gader i kvarteret undgår unødigt belastning. Med en fungerende bussluse kan gennemkørende biltrafik på tværs af kvarteret undgås.

Hastighedssænkningen til 30 km/t følges samtidig op med hastighedsdæmpende foranstaltninger som for eksempel vejbump, hævede flader og vejindsnævninger i Baggesensgade, Korsgade, Wesselsgade og på Blågårds Plads. Dette vil bidrage til øget sikkerhed og tryghed for eksempel på skolevejen Korsgade, og hvor Baggesensgade krydser gågaden Blågårdsgade. Wesselsgades vejspærring fjernes samtidig, og der etableres vejbump samt en hævet flade ved gadens legeplads. Endvidere omfordeles gadens parkeringspladser, så der opstår vigelommer. Disse tiltag vil samlet sikre lav fart og

et fortsat trygt miljø i gaden. Blågårds Plads får endvidere brolagte vejbump, der vil øge trafikikkerheden markant. Der køres ofte meget hurtigt på pladsen, hvilket især kan være farligt ved småbørnslegepladsen og biblioteket. Når Peblinge Dossering spærres, vil den nuværende trafik bortfalde og strækningens byrumspotentiale indfries gennem en opgradering til gågademiljø. Med trafikplanen plantes der nye træer i kvarteret, og der skabes bedre vækstbetingelser for eksisterende træer i forbindelse med vejændringer. Maximalt 15 parkeringspladser omplaceres indenfor trafikplanens område for at skabe en sikker trafikafvikling i for eksempel Wesselsgade og mere byliv på Peblinge Dossering.

Budgetønsket muliggør byrumsforbedringer, som defineres nærmere i dialog med gadens beboere i den planlagte borgerdialog.

Delprojekt 2: Trafiksanering i Guldbergsgade

Budgetønsket omhandler permanentliggørelse af delforsøg 1 af trafikforsøget i Guldbergsgade/Møllegade. Delforsøget har haft til formål at mindske den gennemkørende trafik ved at etablere højresvingsforbud fra Møllegade, samt bump på Møllegade og Guldbergsgade. En permanentliggørelse af delforsøget indebærer anlæg af otte asfaltbump og optimering af seks eksisterende bump på henholdsvis Guldbergsgade, Møllegade og Baggessensgade samt opretholdelse af højresvingsforbuddet.

Budgetønsket udspringer af, at der i august 2016 blev igangsat et trafikforsøg i Guldbergsgade/Møllegade. Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemført en midtvejsevaluering af trafikforsøget. Denne viser, at den gennemkørende trafik i Møllegade/Guldbergsgade er reduceret, og at den samlede trafikbelastning i krydset Møllegade/Guldbergsgade er mindsket, som følge af de midlertidige bump og højresvingsforbuddet. På baggrund af midtvejsevalueringen anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at højresvingsforbuddet fra Møllegade ad Guldbergsgade fra sydlig retning opretholdes, og at de midlertidige vejbump erstattes af permanente vejbump for at gøre forsøget permanent. Projektet forventes ikke at have indflydelse på antallet af eksisterende parkeringspladser eller træer.

Overordnede målsætninger og effekter

Projekterne understøtter målsætningerne fra Fællesskab København om, at københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum, og at 90 % af københavnernes er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret i 2025, ved at strækningerne fredeliggøres.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 13,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2018, 0,45 mio. kr. i 2019 og 0,75 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Delprojekt 1 forventes ibrugtaget i maj 2019, mens delprojekt 2 forventes ibrugtaget i juni 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/1)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	I alt
Trafikplan Indre Nørrebro	Anlæg	400	4.306	5.500		10.206
Vedligehold og afledt drift – trafikplan Indre Nørrebro	Service			400	700	1.100
Trafiksanering i Guldbergsgade	Anlæg		750			750
Vedligehold og afledt drift – trafiksanering i Guldbergsgade	Service		25	50	50	125
Udgifter i alt		400	5.081	5.950	750	12.181

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

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

Risikovurdering

Trafikplan Indre Nørrebro

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Trafikplanens overordnede greb er udarbejdet i dialog med borgere i kvarteret, men den store debat under den politiske behandling viste, at der er behov for en opfølgende dialog med beboerne i de enkelte gader herunder beboere i Wesselsgade, som har udtrykt bekymring om ophævelsen af spærringen i Wesselsgade. Dette kan påvirke tidsplanen. Risikoen søges minimeret ved at gennemføre flere borgermøder med beboere i de berørte gader herunder Wesselsgade. Trafikplanen og valg af pullertløsning er godkendt af politiet.

Trafiksanering i Guldbergsgade

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlægsomt er projektet relativt ukompliceret, da alle løsninger er kendte løsninger og der ikke forventes problemer med godkendelse af projektet ved politiet. Permanentliggørelsen af trafikforsøget forventes dog at kunne give anledning til dialog med beboere og Nørrebro Lokaludvalg. Lokaludvalget og beboere ønsker en fysisk spærring i krydset, men politiet kan ikke tillade dette, da det vil kunne give store problemer i forhold til sikkerheden i området, blandt andet ved udrykningssituationer. Dialogprocessen skaber dog en vis usikkerhed og den kan få indflydelse på projektets ibrugtagningstidspunkt, der er dog forsøgt taget højde for dette i projektets periodisering. Trafikløsningen er godkendt af politiet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2018, 0,45 mio. kr. i 2019 og 0,75 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Delprojekt 1 forventes ibrugtaget i maj 2019, mens delprojekt 2 forventes ibrugtaget i juni 2018.

Tabel 2– anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
Trafikplan Indre Nørrebro - projektering	400	1.125	1.100		2.625	2.625*
Trafikplan Indre Nørrebro – udførelse		3.181	4.400		7.581	7.581*
Trafiksanering i Guldbergsgade – projektering		120			120	120*
Trafiksanering i Guldbergsgade - udførelse		630			630	630*
Anlægsudgifter i alt	400	5.056	5.500		10.956	10.956*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift – trafikplan Indre Nørrebro			400	700	1.100	
- Vedligehold og afledt drift – trafiksanering i Guldbergsgade		25	50	50	125	
Afledte serviceudgifter i alt		25	450	750	1.225	

Tabel 3 – Tidsangivelse – Trafikplan Indre Nørrebro

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat september 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2019

Tabel 4– Tidsangivelse – trafiksanering i Guldbergsgade

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet.

Bydel og adresse

Bydækkende					
Bispebjerg		Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der blev med vedtagelsen af overførselssagen 2012-2013 afsat 40,0 mio. kr. til Områdefornyelsen Indre Nørrebro. I områdefornyelsens kvarterplan er afsat 0,1 mio. kr. til udvikling af en trafikplan for Indre Nørrebro.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2012-13		125					
Afsatte midler i alt		125					



TM97 Forbedret udformning af krydsningen mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten for cyklister



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedrede krydsningsmuligheder for cyklister mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten.

Indhold

Selve krydsningen mellem de to cykelstrømme er vigepligtsreguleret, idet cyklister fra Nørrebro-ruten har vigepligt for cyklister og for fodgængere fra Rantzausgade. Der er dog mange cyklister, som i stedet for at krydse, drejer ind på henholdsvis Rantzausgade og Nørrebro-ruten. Det samlede antal cyklister er i maj 2017 talt til 14.779 cyklister i krydset i tidsrummet kl. 7-19. Forvaltningen vurderer, at man kan opnå en bedre effekt ved at udvide de snævre vejarealer og dermed skabe bedre muligheder for de mange svingende og krydsende cyklister.

Der foreslås en ny løsning (illustreret i bilag 1), der vil give cyklisterne et bedre overblik og bedre plads til svingning. Ved selve krydsningen af Rantzausgade opdeles den dobbelttreppede cykelsti på Nørrebro-ruten i enkelttreppede cykelstier i cyklisternes til- og frakørsel på begge sider af Rantzausgade og flyttes mod øst, hvor der er bedre plads. Der etableres ubetinget vigepligt ved alle krydsningspunkter for cyklister på Nørrebro-ruten. Midt i krydset etableres der en bredere skillerabat mellem cykelstierne og busbanen, som gør det muligt for cyklister, som skal ad Nørrebro-ruten fra Rantzausgade at gøre ophold, før de svinger til venstre.

Der er desuden i dag en del personbiler, lastbiler og turistbusser, som ulovligt kører gennem busslusen på Rantzausgade. Busslusen er skiltet med forbud mod al motoriseret kørsel undtagen busser i rute. Men busslusens automatiske pullerter har desværre været ude af funktion længe. Det skyldes, at den tidligere valgte tekniske løsning var fejlkonstrueret på grund af mangelfuldt fundament og afledning af vand. Det er vigtigt for cyklisternes sikkerhed og tryghed, at busslusen igen kommer til at fungere, og der foreslås derfor afsat

midler til en forbedret og mere driftssikker løsning. Det indebærer blandt andet et solidt fundament og afledning af vandet, så pullerten ikke kan ruste.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet bidrager til, at cyklisterne får en mere tryk og overskuelig krydsning, hvor Nørrebro-ruten krydser Rantzausgade, hvilket endvidere understøtter målsætningen fra Fællesskab København om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,42 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,015 kr. årligt fra 2019 og frem, som følge af nedlæggelse af tre parkeringspladser i blå zone. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/1)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Forbedrede krydsningsmuligheder på Rantzausgade	Anlæg	1.100	1.700				2.800
Udgifter i alt		1.100	1.700				2.800

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Heri ligger, at busslusen er en teknisk installation, som tidligere er afprøvet, men som erfaringsmæssigt kan medføre uforudsete udgifter under anlæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,015 kr. årligt fra 2019 og frem, som følge af nedlæggelse af tre parkeringspladser i blå zone. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	300					300	300*
- Udførsel bussluse	800					800	800*
- Udførsel cykelkrydsning		1.700				1.700	1.700*
Anlægsudgifter i alt	1.100	1.700				2.800	2.800*
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab			15	15	15	45	
Afledte serviceudgifter i alt			15	15	15	45	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget november 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da alle anlægsmidlerne er stjernemarkerede.

Bydel og adresse

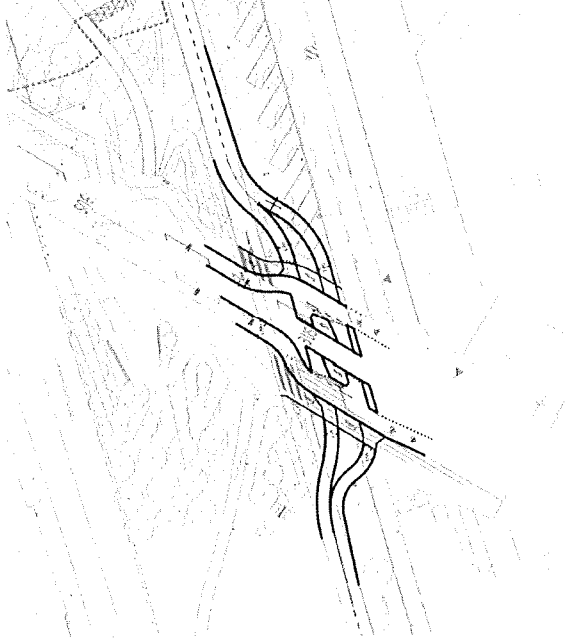
Bydækkende					
Bispebjerg		Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

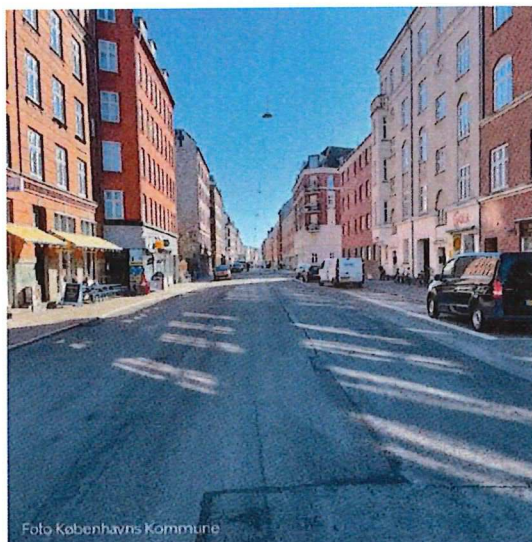
Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag 1

Illustration af den foreslåede løsning



TM54 Tillægsbevilling til trafikprojekt i Rantzausgade / Nørrebro-ruten-krydset og byrumsprojekt på Rantzausgade, Nørrebro



Baggrund

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgsmødet 28. februar 2022 bestilte udvalget et budgetnotat på den resterende finansiering der skal til, for at et byrumsprojekt og et trafikprojekt i Rantzausgade kan gennemføres.

Borgerrepræsentationen godkendte den 11. februar 2016 "Trafikplan Indre Nørrebro". Formålet med planen var at fredeliggøre kvarteret for gennemkørende biltrafik. Byrumsprojektet er et tiltag i trafikplanen, mens busslusen i trafikprojektet er en forudsætning for trafikplanens trafikstruktur.

Projekterne blev i 2018 og 2019 sat i bero som følge af manglende måltal og blev genopstartet primo 2020 (TMU 16. december 2019). Byrum- og skybrudsprojektet har været i udbud primo 2022, og der er modtaget tilbud, som er gældende indtil 24. juni 2022.

Teknik- og Miljøudvalget vedtog 27. april 2020 projektforslaget for trafikprojektet i Rantzausgade/Nørrebro-ruten-krydset.

Teknik- og Miljøudvalget blev 28. februar 2022 orienteret om manglende finansiering på hhv. 2,5 og 3,2 mio. kr. til gennemførelse af byrumsprojekt og trafikprojekt i Rantzausgade. Herunder at årsagerne til fordyrelsen skyldes en række forhold, blandt andet projektændringer i byrumsprojektet og berosættelse, samt at robuste og funktionelle pullerter har vist sig dyrere end oprindeligt budgetteret.

Såfremt der ikke afsættes finansiering, kan anlægsprojekterne i Rantzausgade ikke gennemføres. Afsættes der ikke tillægsbevilling i Overførselssagen 2021/2022, vil Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen blive forelagt en indstilling om annullering af projekterne.



Indhold

Dette budgetnotat indeholder tillægsbevilling til realisering af to anlægsprojekter på Rantzausgade.

Initiativ 1. Tillægsbevilling til trafikprojekt (2,5 mio. kr. i anlæg)

Formålet med projektet er dels at etablere automatiske pullerter i busslusen for at forhindre gennemkørende trafik på Rantzausgade, men samtidig muliggøre kørsel med busser i rute og at politi og beredskab kan køre igennem, dels at forbedre krydsningsmuligheder for cyklister mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten.

Projektet er et initiativ i "Trafikplan Indre Nørrebro". Hvis pullerten ikke etableres, kan formålet med trafikplanen, som er at lukke for gennemkørende trafik i Indre Nørrebro, ikke opfyldes i Rantzausgade-kvarteret.

Trafikprojektet er grundet manglende bevilling forsinket og forventes ibrugtaget juni 2023.

Initiativ 2. Tillægsbevilling til byrumsprojekt (3,2 mio. kr. i anlæg)

Formålet med projektet er at ensrette og sænke hastigheden i Rantzausgade, at etablere en modstrømscykelsti samt at udvide fortovene og lave hjørneudvidelser ved flere sidegader for at give plads til byliv og skybrudssikring. Forvaltningen har imidlertid modtaget et tilbud, der er dyrere end den afsatte bevilling. Tillægsbevillingen skal derfor dække differencen mellem de resterende midler i budgettet og det tilbud, forvaltningen har modtaget ved licitationen i januar 2022.

Byrumsprojektet forventes ibrugtaget marts 2023. Lokale erhvervsdrivende har dog efterspurgt, at anlægsopstart rykkes fra juni 2022 til september 2022. I så fald vil den forventede ibrugtagning blive juni 2023.

Hverken initiativ 1 eller 2 har konsekvenser for antallet af træer eller cykel- og bilparkeringspladser.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,7 mio. kr. i perioden 2022-2023. Da der er tale om en tillægsbevilling, skal der ikke afsættes midler til drift, da disse er indeholdt i den oprindelige bevilling.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Table 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	I alt
<i>Initiativ 1. Trafikprojekt</i>						
- Anlæg	Anlæg	500	2.000	0	0	2.500
Initiativ 1 i alt		500	2.000	0	0	2.500
<i>Initiativ 2. Byrumsprojekt</i>						
- Anlæg	Anlæg	0	3.200	0	0	3.200



Initiativ 2 i alt		0	3.200	0	0	3.200
Udgifter i alt		500	5.200	0	0	5.700

Risikovurdering

Der er ikke væsentlige risici forbundet med byrumsprojektet, da det er projekteret og har været i entreprenørudbud. Der er ikke væsentlige risici forbundet med trafikprojektet, da det er i detailprojekteringsfasen.

Bevillingstekniske oplysninger

Da projekterne allerede er projekteret, skal der ikke afsættes særskilte midler til projektering. Bygherreudgifter i den resterende projektperiode er indeholdt i den oprindelige bevilling og øges ikke yderligere, hvis de resterende midler bevilges.

Tablet 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Udførsel - initiativ 1	2000	500	2.000	0	0	2.500	2.500*
- Udførsel - initiativ 2	2000	0	3.200	0	0	3.200	3.200*
Anlægsudgifter i alt		500	5.200	0	0	5.700	5.700*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	Amager Øst
Nørrebro	x Østerbro	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest

Høring

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

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2012-2013 blev der afsat 6,05 mio. kr. til en trafikal fredeliggørelse af Rantzausgade, og 3 mio. kr. til etablering af erstatningspladser for parkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med cykelprojekt i Rantzausgade.

I Budget 2015 blev der afsat 10 mio. kr. til etablering af erstatningspladser i anlægsprojekter generelt, heraf 4,2 mio. kr. til etablering i Rantzausgade.

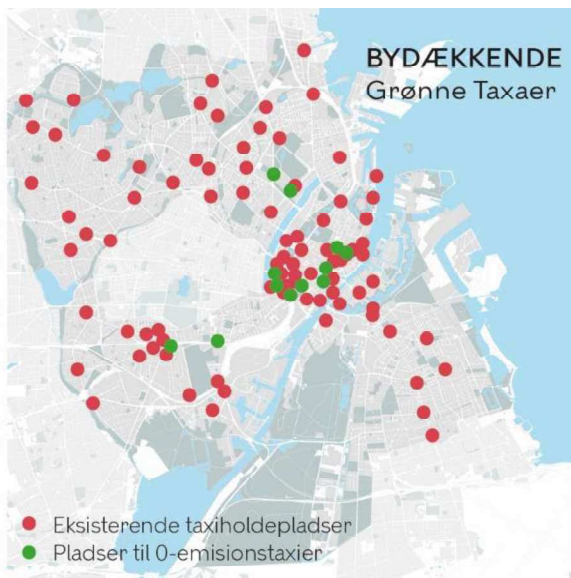
I overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 4 mio. til "Styrket byrum og handelsliv i Rantzausgade" til opgradering af det igangværende trafikforbedringsprojekt og 1,1 mio. til "Øget trafikikkerhed - Ombygning af farlige kryds og strækninger" til ombygning af Rantzausgade.

I Budget 2018 blev der afsat 2,8 mio. kr. til forbedret udformning af krydsningen mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten for cyklister.



<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2013	2015	2018
Overførelssagen 2012-13, Byrumsprojekt	9.050		
Budgetaftale 2015, Byrumsprojekt		4.200	
Overførelssagen 2014-15, Byrumsprojekt		5.100	
Budgetaftale 2018, Trafikprojekt			2.800
Afsatte midler i alt	9.050	9.300	2.800

TM262 Flere holdepladser til grønne taxier, bydækkende



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022, hvor andelen af grønne taxiholdepladser øges.

Indhold

I København findes der på vejnettet 329 taxiholdepladser fordelt på 111 lokaliteter. Fordelt på 11 af de eksisterende lokaliteter er 50 af taxipladserne ved at blive omdannet til særligt skiltede og afmærkede holdepladser til nulemissions- og el-taxi (herfra nulemissionstaxi). Projektet gennemføres i samarbejde mellem Københavns Kommune, taxiselskaberne og Region Hovedstaden, og forventes afsluttet ved ultimo 2022, ca. et år før planlagt.

Med dette budgetnotat udpeger forvaltningen i samarbejde med taxibestillingskontorerne flere taxiholdepladser til nulemissionstaxier, så halvdelen af de 329 taxiholdepladserne, dvs. ca. 165, bliver til nulemissionstaxi. Projektet er fuldt skalérbart. Udpegningen af pladserne skal godkendes af politiet.

Det er i dag ikke muligt for Københavns Kommune at etablere eller stille krav om etablering af ladestandere på offentligt areal. Det er dog muligt, at der kan etableres ladestandere på pladserne, i det omfang ladestanderoperatørerne er villig til at finansiere og opsætte disse. Den pågældende lovgivning er under revidering og forventes vedtaget omkring årsskiftet (forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport).

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen bidrager til at fremme den grønne omstilling af transportsektoren, og understøtter dermed kommunens målsætning om at blive CO₂-neutral i 2025.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2022-2024.

Projektet forventes ibrugtaget løbende og afsluttet senest i oktober 2024. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	I alt
- Anlæg	Anlæg	1.131	1.471	848	0	3.450
Udgifter i alt		1.131	1.471	848	0	3.450

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (ekstern)	TMU	2000	1000	500			1.500	1.500*
- Udførsel (ekstern)	TMU	2000		800	750		1.550	1.550*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	131	171	98		400	*
Anlægsudgifter i alt			1.131	1.471	848	0	3.450	3.050*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Høring

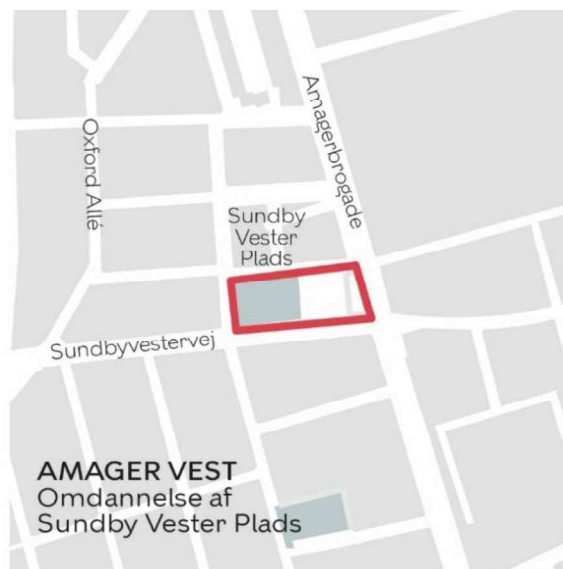
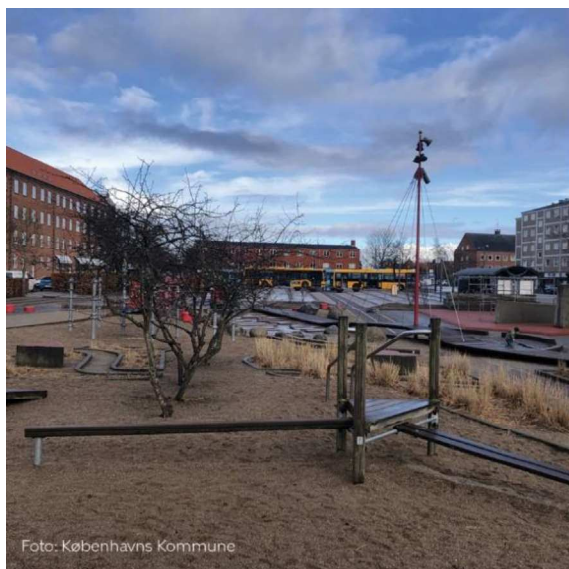
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Der er ved Budget 2020 givet 1,1 mio. kr. til etablering af 50 parkeringspladser forbeholdt el- og nulemissionstaxier.

(1.000 kr., løbende p/l)	2020	2021	2022	2023	2024
Budgetaftale 2020	500	300	200	100	
Afsatte midler i alt	500	300	200	100	

TM6 Omdannelse af Sundbyvester Plads, Amager Vest



Baggrund

I Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat 0,6 mio. kr. på anlæg i 2021 til en foranalyse for omdannelse af Sundbyvester Plads.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med relevante interessenter, herunder Amager Vest Lokaludvalg, beboere, grundejere- og boligforeninger gennemført foranalysen med henblik på at omdanne Sundbyvester Plads til et grønt og levende samlingspunkt med mulighed for ophold, leg og sport. Teknik- og Miljøudvalget blev den 17. januar 2022 orienteret om foranalysens resultater.

Indhold

Sundbyvester Plads ligger på Amager og afgrænses af vejene Amagerbrogade, Sundbyvester Plads og Gyldenlakvej. Pladsen er ca. 5.000 m² og består af en legeplads mod øst, en stor åben plads i midten og en busholdeplads mod vest.

Med udgangspunkt i interessenternes ønsker og prioriteringer er resultatet af foranalysen et idéoplæg til omdannelse af pladsen, hvor der arbejdes med bynatur, der skaber et grønnere og mere veldisponeret byrum. Det indebærer, at belægningen flere steder erstattes med grusflader og beplantning, og der tilføjes flere opholdsmuligheder og mere belysning på pladsen. De overdækkede cykelparkeringer og det eksisterende toilet begrønnes med klatreplanter, og der etableres grønne tage. Der arbejdes med variation i arter og udtryk, og beplantningen udvælges med fokus på at styrke biodiversiteten og understøtte pladsens forskellige rum og aktiviteter. De nye træer på den åbne plads bliver beskåret, så det vil være muligt at udnytte rummet under trækronerne til loppemarkeder og events. Legepladsen bliver renoveret og opgraderet, så der er legemuligheder for børn i alle aldersgrupper i de grønne rum. Uddybende beskrivelse af projektet fremgår af bilag 1.

Der er lokal opbakning og tilfredshed med forslaget til en fremtidig omdannelse af Sundbyvester Plads. I foranalysen har der været oprettet en følgegruppe, der undervejs har bidraget med inputs, idéer og sparring ift. forvaltningens løsningsforslag. Det endelige idéoplæg er blevet til i samarbejde med følgegruppen, der har bidraget med at skalere løsningsforslaget ud fra forskellige scenarier. Følgegruppen har valideret og kvalificeret det endelige idéoplæg.



Det endelige idéoplæg har været behandlet i Amager Vest Lokaludvalg. Lokaludvalget giver udtryk for stor tilfredshed med idéoplægget til omdannelsen af Sundbyvester Plads.

Anlægsprojektet indebærer nedlæggelse af seks cykelparkeringspladser, men det har ikke konsekvenser for bilparkering.

Konsekvenser for træer

Anlægsprojektet medfører ikke fældning af træer. Det forventes, at det vil være muligt at plante op til 54 nye træer. Begrønningen øges desuden med slyngplanter, grønne tage på cykelskurene, løg og stauedebede flere steder på pladsen.

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
43	0	54	97

Overordnede målsætninger og effekter

En omdannelse af Sundbyvester Plads vil give lokalområdet en grøn plads, der i højere grad inviterer til ophold, events og aktiviteter for alle aldersgrupper. Omdannelsen af Sundbyvester Plads understøtter målet i "Fællesskab København" om at københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum og visionen "Bynatur i København 2015-2025" om at øge kvaliteten af bynaturen i København. Desuden understøtter projektet målsætningen i KP19 om, at der maksimalt må være 300 meter fra bolig til nærmeste grønne område.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,3 mio. kr. i perioden 2022-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. De afledte driftsudgifter vedrører pleje af ny beplantning, drift og vedligehold af bænke, legeredskaber, belysning mv.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i september 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	I alt
Omdannelse af Sundbyvester Plads						
- Anlæg	Anlæg	1.800	5.500			7.300
- Afledt drift og vedligehold	Service		75	300	300	675
I alt		1.800	5.575	300	300	7.975

Risikovurdering

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



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering	2000	250	450	0	0	700	700*
- Udførelse	2000	1.300	4.600	0	0	5.900	5.900*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	250	450	0	0	700	700*
Anlægsudgifter i alt		1.800	5.500	0	0	7.300	7.300*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000	0	75	300	300	675	
Afledte serviceudgifter i alt		0	75	300	300	675	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	X

Høring

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

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat 0,6 mio. kr. på anlæg i 2021 til en foranalyse for omdannelse af Sundbyvester Plads.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019	2020	2021	2022
Overførselssagen 2020-2021			600	
Afsatte midler i alt			600	

Bilag

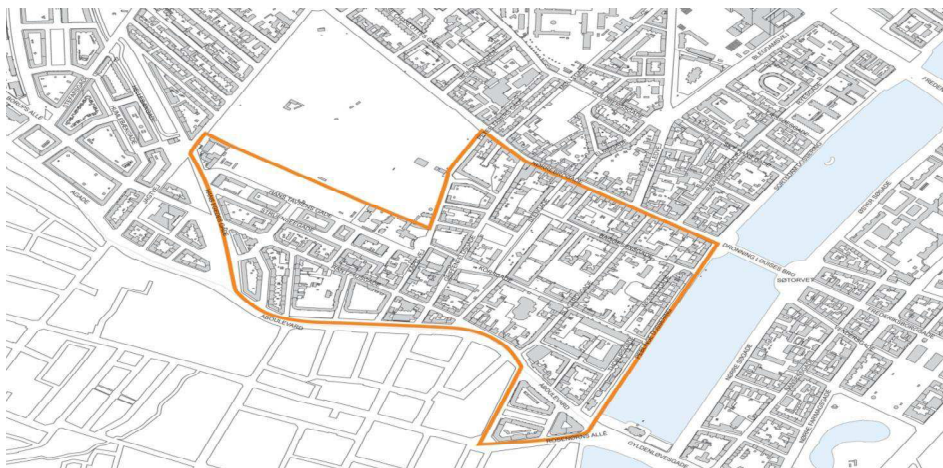
Bilag 1. [Resultater af foranalyse for omdannelse af Sundbyvester Plads](#)



Områdefornyelse Indre Nørrebro (T17)

04-04-2013 21:06

Sagsbehandler
Camilla Gøhler Ryberg



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Indre Nørrebro er et af Københavns udsatte byområder, og området udfordres bl.a. af:

- Stor utryghed
- En nedslidt og utidssvarende bygningsmasse
- Stærkt nedslidte byrum og uklare og nedslidte gang/cykel-forbindelser på tværs af området
- Begrænsede erhvervs muligheder

Københavns Kommunes tryghedsindeks har identificeret Indre Nørrebro som et område, hvor en intensiveret indsats er nødvendig for at øge trygheden i kvarteret.

Utrygheden i kvarteret er blandt andet kendetegnet ved områder, hvor der er gode muligheder for at udføre kriminalitet uforstyrret. Samtidig er kvarteret også plaget af banderelateret kriminalitet, hvilket i de seneste år har resulteret i knivstikkerier og skyderier særligt omkring Blågårds Plads, Rantzausgade og Folkets Park.

I forlængelse heraf blev der i budget 2013 afsat 3,5 mio. kr. til opstart af en tryghedsskabende reovering af Folkets Park. Midlerne blev afsat til anlæg og indledende lokal borgerinddragelsesproces. På baggrund af borgerinddragelsen vil der i sommeren 2013 blive igangsat aktiviteter i parken, som skal give viden om en løsning af utryghedsproblematikken i Folkets Park.

Kvarteret kæmper imidlertid også med andre udfordringer. Indre Nørrebro er præget af nedslidte gårdanlæg og byrum samt små utidssvarende boliger, og boliger med installationsmangler. Konkret

vurderer forvaltningen, at der i kvarteret sammenlagt er 775 boliger ud af 6.581 med installationsmangler, hvoraf 546 boliger ikke har bad i boligen og 124 heller ikke har toilet i boligen.

Herudover rummer kvarteret den store almene boligafdeling Blågården, som er et af de 10 særligt udsatte boligområder, som kommunen i samarbejde med staten har forpligtet sig til at gøre en særlig indsats overfor. Den almene boligorganisation for Blågården, fsb, har udvist stor interesse i at samarbejde med Københavns Kommune om et helhedsorienteret tryghedsløft, hvor passager og semi-offentlige gårdrum gøres overskuelige og trygge at færdes i.

Desuden rummer området et stort potentiale for at øge handelslivet, væksten og tilstrømningen af besøgende til området. Flere aktører, heriblandt Nørrebro Handelsforening har fokus på, at sikre de små butikker, iværksættere og cafeer, som skaber den særlige atmosfære på Indre Nørrebro.

Rantzausgade står overfor store forandringer bl.a. etablering af en metrostation i enden af gaden. Denne forandring vil medføre nye potentialer for handelslivet i Rantzausgade og Griffenfeldsgade, og kan bidrage til vækst samt øge trygheden i området.

Teknik- og Miljøforvaltningen gennemførte i 2009 en analyse af Rantzausgade, hvor det viste sig, at strækningen havde en høj uheldsfrekvens og mange cyklistuheld – især ud af byen. Rantzausgade er og lige, og der opleves til tider biltrafik, der afvikles med en højere hastighed end det er hensigtsmæssigt. Samtidig er gaden en meget benyttet cykelrute fra nordvestkvarteret mod centrum.

I sammenhæng med områdefornyelsen er der behov for i Rantzausgade at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere, sikre bussernes fremkommelighed og samtidig gøre gaden mere attraktiv i forhold til ophold og understøtning af handelslivet i gaden.

Løsning

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at en områdefornyelse vil være et væsentligt bidrag til at løse områdets udfordringer.

Det er endvidere Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at 3,5 mio. kr. ikke er tilstrækkeligt til at give området det fornødne fysiske tryghedsløft. Der er behov for en helhedsorienteret områdefornyelse, der kan sikre den nødvendige kvalitet i parken, så den bliver mere tryk og velfungerende. En områdefornyelse for indre Nørrebro vil endvidere minimere risikoen for, at den kriminalitet, der forårsagede renoveringen af parken, ikke blot flyttes til nærliggende kvarterer i området.

I denne sammenhæng er det også vigtigt at skabe bedre forhold for gående og cyklister i Rantzausgade samtidig med at gaden gøres mere attraktiv i forhold til ophold og byliv.

Områdefornyelsen Indre Nørrebro omfatter to ansøgninger til Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter for henholdsvis Rantzausgadekvarteret og Blågårdskvarteret.

Områdefornyelsens arbejde tilrettelægges i en kvarterplan, hvor områdets beboere og de centrale aktører inddrages.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet ansøgninger til Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter om økonomisk medfinansiering.

I forbindelse med udarbejdelsen af ansøgningerne har Teknik- og Miljøforvaltningen været i dialog med fsb, Nørrebro Lokaludvalg, Brug Folkeskolen, Københavns Kommunes syv forvaltninger, Hotspot Indre Nørrebro og Center for Sikker By. Dialogen peger på, at områdefornyelsen med fordel kan beskæftige sig med følgende indsatser:

Blågårdskvarteret: Kvarterorienteret tryghedsløft i samarbejde med de almene boligorganisationer:

- Sikre at renoveringen af Folkets Park tilpasses til og forankres hos beboerne i kvarteret, samt at der er den fornødne finansiering til et markant kvalitetsløft af parken.
- Sikre tryghedsløft af arealerne rundt om Korsgadehallen, understøtte den almene boligorganisation fsb's arbejde bl.a. med utrygge passager og byrum, gårdrummet omkring Wesselsgade legeplads og den kommunale parkeringsplads ved Rud Rasmussens møbelsnedkeri bl.a. igennem begrønning, klare stiforløb og aktivering af kantzoner.
- Kortlægge kriminelle hændelser i kvarteret i samarbejde med Københavns Politi og modarbejde disse med tryghedsskabende byrumsindretning.
- Miljørenovering af små utidssvarende boliger og gårdarealerne.

Rantzauskvarteret: Tryghed igennem by- og butiksliv:

- Renovere butiksfacader, aktivere kantzoner, fremme erhverv i fsb's underetager, der fordrer øget handel og vækst for mindre erhvervsdrivende i Rantzausgade og Griffenfeldsgade.
- Skabe en kulturzone med Blågårdsskole, som centrum. Skolen åbnes op imod kvarterets byrum f.eks. Hans Tavsens Park, tilliggende gader og Helligkors Kirke. I samarbejde med lokale kreati-

ve kræfter vil bydelens uderum opgraderes, i stil med Guldberg Skoles gårdområde, og gøres til et attraktivt kulturelt samlingssted for unge og børnefamilier.

- Miljørenovering af små utidssvarende boliger og gårdarealerne.

Rantzausgade: Trafikal fredeliggørelse

Der har tidligere været vurderet forskellige løsningsmuligheder. På grund af det snævre tværprofil samt behovet for at sikre plads til busser i begge retninger har vurderingen hidtil været, at vejen er for smal til en traditionel løsning med cykelstier. Det anbefales derfor at gennemføre en mere generel fredeliggørelse af gaden eventuelt suppleret med cykelbaner på dele af strækningen.

Den trafikale fredeliggørelse af Rantzausgade omfatter i hovedtræk følgende:

- Afmærkning, eventuelt inklusiv cykelbaner på dele af strækningen
- Anlæg af mindre byrumsforbedringer
- Udvidelse af fortove som punktlokaliteter
- Beplantning og lokale klimatilpasningstiltag i mindre skala
- Anlæg af hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Ændringer i signalanlæggene
- Fremrykkede stoppesteder

De økonomiske konsekvenser

Ved at afsætte 40 mio. kr. til områdefornyelse på Indre Nørrebro kan kommunen ansøge staten om medfinansiering på 20 mio. kr.

Herudover åbner områdefornyelse op for en særlig mulighed for at søge statens ekstraordinære ramme til bygningsfornyelse på 40 mio. kr. Denne pulje kan kun søges i sammenhæng med en områdefornyelse. Erfaringsmæssigt forventes ca. 20 mio. kr. fra puljen, som i givet fald vil sikre en ekstra udbedring af installationsmangler og renovering af facader og gårde.

En undersøgelse fra Statens Byggeforsknings Institut blandt bygningsejere i områder, hvor der har været områdefornyelse, viser desuden, at der for hver krone det offentlige investerer, investerer private bygningsejere i gennemsnit 5 kr. i deres ejendomme.

Tabel 1. Forventede mulige finansieringsforhold

(i 1.000 kr.)	Kommunale områdefornyelsesmidler	Ministerielle områdefornyelsesmidler	Bygningsfornyelsesmidler (20.000 kommunale og 20.000 ministerielle)	Forventede midler fra fonde og private (erfaringsstal)	Total
Områdefornyelse Blågårdskvarteret	20.000	10.000	20.000	7.500	57.500
Områdefornyelse Rantzausgadekvarteret	20.000	10.000	20.000	7.500	57.500
Total	40.000	20.000	40.000	15.000	115.000

De 40 mio. kr. som Københavns Kommune investerer i områdefornyelserne på Indre Nørrebro forventes at skabe investeringer i området for en samlet sum af 115 mio. kr., hvilket samtidig vil have en positiv effekt på beskæftigelsen.

Der ønskes 40 mio. kr. på kommunens budget i 2013. Midlerne er nødvendig medfinansiering til den statslige områdefornyelsespulje og forventes at udløse 20 mio. kr. fra Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.

Såfremt det ikke er muligt at disponere 40. mio. kr. i overførelsessag 2013, vil områdefornyelsen kunne gennemføres med en omdisponering af den eksisterende byfornyelsesramme, som dog allerede er disponeret for 2013 – 2016. Forvaltningen skønner at det vil være muligt at udskyde enkelte byfornyelsesprojekters tidsplan og omprioritere midler fra annullerede bygningsfornyelsesprojekter til områdefornyelse. Forvaltningen vurderer, at omdisponeringen maksimalt vil kunne generere 10 mio. kr. inden for den eksisterende budgetramme, midler som permanent flyttes fra bygningsfornyelse til områdefornyelse. Som tillæg til de omdisponerede 10. mio. kr. på byfornyelsesrammen, vil det være nødvendigt at tilvejebringe 30 mio. kr. i overførelsessagen i 2013 som medfinansiering til den statslige områdefornyelsespulje.

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016-19	*
<i>Anlæg:</i>					
- Programudarbejdelse	500				500*
- Byudvikling		6.166	6.668	26.668	
Anlægsudgifter i alt	500	6.166	6.668	26.668	500*

Table 3. Time indication for construction project

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	1. k v	2. k v	3. k v	4. kv	1. k v	2. k v	3. k v	4. k v	1. k v	2. k v	3. k v	4. k v	1. k v	2. k v	3. k v	4. k v
- Programudarbejdelse				x	x											
- Forprojektering afsluttet																
- Udbud gennemført							x									
- Anlægsbevilling givet								x								
- Opførelse igangsat									x							
- Opførelse afsluttet																
- Facilitet ibrugtaget																

An area renewal consists of several construction projects, which are realized in the period of 6 years. The above scheme deals therefore with the first projects, which are initiated.

Multiple administrations/committees

The projects are handled by the Technical and Environmental Administration. The other administrations will be included in the projects, where it is relevant.

Earlier committed funds

TMF sought in connection with the budget 2013 for funds for an area renewal, namely the area renewal Rantzausgade. The area renewal was not prioritized, but the parties agreed to work towards a promise to the area. However, 3.5 million kr. was committed for the start of the renovation in Folkets Park.

Table 4. Committed funds in the area in earlier agreements:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013 Folkets Park:			3.500		
Afsatte midler i alt			3.500		
Heraf forbrugt					



TM5 Trafiksikkerhed – Ombygning af kryds og strækninger



5. marts 2015

Sagsbehandlere
Anne Eriksson
Claus Rosenkilde

Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Hvert år dør 5-10 personer i trafikken i København, og ca. 200 kommer alvorligt til skade. Selvom dette tal er faldet i de senere år, kan en målrettet indsats gennem trafiksikkerhedsmæssige forbedringer af uheldsbelastede kryds og strækninger stadigvæk være med til at forhindre, at trafikanter kommer til skade i trafikken.

Budgetnotatet er bestilt af Socialistisk Folkeparti.

Indhold

Dette budgetønske omhandler trafiksikkerhedsmæssige forbedringer af fire vejkryds og seks vejstrækninger, som hører til de mest uheldsbelastede i København. Stederne er udpeget på baggrund af, hvor der sker flest trafikuheld med personskade, og hvor det i høj grad er cyklister og fodgængere, der kommer til skade. I prioriteringen af projekterne har Teknik- og Miljøforvaltningen søgt at tage hensyn til de steder, hvor der allerede er planlagt eller igangsat projekter eller ombygninger af hensyn til enten trafiksikkerheden eller andet trafikalt.

De udpegede vejkryds er:

- Godthåbsvej/Hulgårdsvej
- H.C. Andersens Boulevard/Stormgade
- Tagensvej/Jagtvej
- Amagerfælledvej/Ved Stadsgraven

De udpegede vejstrækninger er:

- Torvegade
- Lundtoftegade
- Toftegårds Allé
- Jagtvej mellem Ågade og Nørrebrogade
- Østerbrogade mellem Søerne og Århusgade
- Rantzausgade

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er ukompliceret. Uddybning af risikovurderingen findes i økonomiafsnittet.

Overordnede målsætninger og effekter

I Københavns Kommunes trafiksikkerhedsplan 2013-2020 er det målsætningen, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede skal halveres i perioden 2013-2020. Et af planens handlingstemaer, ”De sikre veje”, beskriver systematisk uheldsbekæmpelse med ombygning af kryds og strækninger som et væsentligt og effektivt bidrag til forbedring af trafik-sikkerheden.

Målsætningen er i overensstemmelse med Københavnerfortællingen, da trafik-sikkerhed bidrager til målet om, at København fortsat skal være en by, hvor det er rart for alle københavnere at leve.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Ombygning af kryds og strækninger	- Reducering af antal dræbte og tilskadede i trafikken
Beskæftigelseseffekt (14,2 mio. kr.)	17,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører Vanløse, Indre By, Nørrebro, Amager Vest, Christianshavn, Valby og Østerbro. Justeringer kan forekomme.

Økonomi

Projekterne har en samlet estimeret anlægsudgift på 14,2 mio. kr.

Tabel 2. Overordnet økonomi

(1.000 kr. – 2015 p/1)	Anlæg 2015-2017
Ombygning af kryds og strækninger	14.175
- Godthåbsvej/ Hulgårdsvej	1.050
- H.C. Andersens Boulevard/ Stormgade	2.625
- Ellebjergvej/ Sjælør Boulevard	2.100
- Amagerfælledvej / Ved Stadsgraven	1.575
- Torvegade	1.050
- Lundtoftegade	1.575
- Toftegårds Allé	525
- Jagtvej (Ågade - Nørrebrogade)	1.050
- Østerbrogade (Sørne - Århusgade)	1.575
- Rantzausgade	1.050

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et ukompliceret anlægsprojekt. Men da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Trafiksikkerhedsprojekter kræver tid til analyse for at finde de bedste løsninger, og derfor forventes den egentlige udførsel først igangsat i 2016, dog gennemføres de trafiksikkerhedsmæssige forbedringer af Lundtoftegade i 2015, da det er et simpelt projekt. Der tages forbehold for, at en detaljeret analyse af de udpegede vejkryds og strækninger kan vise, at de foreslåede lokaliteter ikke er de bedst egnede til en ombygning. Det kan enten skyldes, at der er andre planlagte ombygninger, eller at opdaterede uheldsdata fra 2014, der endnu ikke er tilgængelige, indikerer, at investeringer i trafiksikkerhedsforbedringer er bedre anvendt på andre lokaliteter end de udpegede. Hvis dette er tilfældet, vil Teknik- og Miljøudvalget blive orienteret om de ændrede prioriteringer. Der må samtidig tages forbehold for tidsplanen, da udførelsen skal koordineres med andre anlægsarbejder.

Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 14,2 mio. kr.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Godthåbsvej/Hulgårdsvej	105	945			1.050	105*
- H.C. Andersens Boul./Stormgade	105	2.100	420		2.625	105*
- Ellebjergvej/Sjælør Boulevard	105	1.995			2.100	105*
- Amagerfælledvej /Ved Stadsgraven	105	1.470			1.575	105*
- Torvegade	105	945			1.050	105*
- Lundtoftegade	1.305	270			1.575	1.305*
- Toftegårds Allé	105	420			525	105*
- Jagtvej (Ågade–Nørrebrogade)	105	945			1.050	105*
- Østerbrogade (Søerne–Århusgade)	105	1.470			1.575	105*
- Rantzausgade	105	945			1.050	105*
Anlægsudgifter i alt	2.250	11.505	420		14.175	2.250*

Anlægsprojektet forventes igangsat i maj 2015 med Lundtoftegade, og delprojekterne afsluttes løbende til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 10,2 mio. kr. til en trafiksikkerhedspakke for at styrke den målrettede indsats for at forbedre trafikfarlige kryds og strækninger.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015
Overførselssagen for 2013 til 2014				10.200	
Afsatte midler i alt				10.200	

Henvisninger

Trafiksikkerhedsplan:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?id=1066&mode=detalje



TM32 Styrket byrum og handelsliv i Rantzausgade

17.marts 2015

Sagsbehandler
Mette Prag



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Områdefornyelsen Nørrebro har netop igangsat en femårig byfornyelsesindsats i kvarteret omkring Rantzausgade og Blågårdsgade. Et helt centralt projekt i Områdefornyelsens indsats er styrket trafiksikkerhed for bløde trafikanter i Rantzausgade. Rantzausgade er en travl gade med mere end 14.000 cyklister dagligt, der udgør et stort potentiale for gadens detailhandel med 55 butiksljemål. Budgetnotatet er bestilt af Radikale Venstre.

Indhold

Der ønskes afsat 4,0 mio. kr. til en opgradering af Områdefornyelsens Nørrebros trafikforbedringsprojekt i Rantzausgade. Ved at opgradere projektet med byliv og øvrige tiltag, der kan understøtte handelslivet med f.eks. ophold, grønt og cykelparkering, kan Rantzausgade løftes til en attraktiv handelsegade. Med opgraderingen af projektet vil der kunne etableres tre-fire minipladser med mulighed for udeservering og bedre forhold for byliv og butiksliv.

Områdefornyelsen har netop gennemført en spørgeundersøgelse blandt erhvervslivet i Rantzausgade. Her svarer de adspurgte, at de ønsker parkeringspladser erstattet med bredere fortove og cykelparkering. Dette er forbedringer, der samtidig vil øge handicaptilgængeligheden i gaden.

Rantzausgade er i kommunens skybrudsplan udpeget som forsinkelsesvej, hvor regnvand forsinkes og opmagasineres gennem forskellige elementer i gaden. Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 16. marts 2015, at Rantzausgade skal indgå i den prioriterede plan for skybrudsprojekter, der skal gennemføres i 2016. Denne beslutning betyder, at projektet tilføres 3,0 mio. kr. til den tekniske del af skybrudshåndteringen. Det er med Teknik- og Miljøudvalgets beslutning ikke tilført midler til byrumsforbedringer. Disse søges derfor afsat med dette ønske.

Områdefornyelsen Nørrebro gennemfører frem til juni 2015 en borgerdialog, der bl.a. skal planlægge en test-uge, hvor ny indretning og organisering af gaden afprøves midlertidigt. I Kvarterplanen for området er der afsat 7,0 mio. kr. til at styrke Rantzausgade med fokus på styrket trafiksikkerhed for bløde trafikanter som den væsentligste lokale udfordring.

Udover Kvarterplanen er der afsat 3,0 mio. kr. i Cykelpakke VII til etablering af parkeringspladser. Det vurderes, at der er behov for at nedlægge 52 af de nuværende parkeringspladser i gaden, hvis der skal kunne skabes mere trafiksikkerhed for bløde trafikanter. Parkeringspladserne forventes ikke at kunne findes indenfor kvarteret. Denne udfordring vil blive løftet i Teknik- og Miljøforvaltningens redegørelse for parkeringsområdet, som forelægges Teknik- og Miljøudvalget i april 2015.

Den overordnede risikovurdering er at projektet er forholdsvis ukompliceret. Uddybning af risikovurderingen findes i økonomiafsnittet.

Overordnede målsætninger og effekter

Handelslivet styrkes gennem mere attraktive byrum at opholde sig i samt bedre forhold for gående. Forholdene for bløde trafikanter forbedres. Rantzausgade indgår i kommunens prioriterede projekter vedrørende skybrud. Det vurderes, at projektet har væsentlig betydning i forhold til at afkoble daglig regn fra kloakken. Desuden vil skybrudsløsningerne kunne bidrage positivt til en rekreativ udvikling af gaden med blå og grønne elementer.

Projektet vil opfylde en række af visionerne i Københavnerfortællingen om øget livskvalitet, kombineret med vækst for handelslivet. Samtidig vil projektet bidrage til målet om bæredygtig mobilitet ved at skabe synergi med effekterne af den kommende metrostation ved Nuuks Plads, den nuværende grønne cykelrute og bedre forhold for cyklister.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Styrket byrumskvalitet	- Øget tryghed i kraft af øget byliv.
Bedre forhold for fodgængere	- Mere attraktivt handelsmiljø i kraft af gode forhold for fodgængere.
Bedre forhold for handelslivet	- Mere varieret oplevelse af handelsmiljøet i kraft af forbedrede forhold for vareudstilling, ophold og grønne bede.
Beskæftigelseseffekt (4,0 mio. kr.)	4,8 årsværk

Bydele

Projektet vedrører Nørrebro.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 4,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2017 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	Anlæg 2015-2016	Afledte årlige serviceudgifter fra 2017
Styrket byrum og handelsliv i Rantzausgade	4.000	100

Risikovurdering

Projektet vurderes, at være et forholdsvis ukompliceret anlægsprojekt. Men da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan

påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 10 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Der vurderes at være følgende ricisi forbundet med projektet:

- Nedlæggelse/flytning af parkeringspladser og behov for nye parkeringspladser. Dette håndteres gennem en grundig dialog med erhvervsliv, beboere og lokale aktører i gaden.
- Såfremt rejsehastighed og regularitet ikke opretholdes på busser i Rantzausgade, vil det medføre tab af passagerer og øgede driftsomkostninger. På nuværende tidspunkt kan konsekvenserne for busdriften ikke estimeres. Når eventuelle meromkostninger til busdriften kendes, skal de tilføres Økonomiudvalgets budget. Hver gang der skal indsættes en ekstra bus for at opretholde frekvensen på en busrute er omkostningen ca. 2,0 mio. kr. årligt. Dette håndteres gennem tidlig dialog med Økonomiforvaltningen og Movia.
- Politiets holdning til nedsættelse af hastighed og parkering. Dette håndteres gennem tidlig dialog med politiet.

Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 4,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2017 og frem.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering	750	250			1.000	750*
- Udførelse		2.500	500		3.000	
Anlægsudgifter i alt	750	2.750	500		4.000	750*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift			100	100	200	
Afledte serviceudgifter i alt			100	100	200	

Anlægsprojektet forventes igangsat i august 2016 og afsluttet i januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2012-2013 blev der afsat 10,0 mio. kr. til Områdefornyelsen Nørrebro, heraf 7,0 mio. kr. til Rantzausgade, ligesom der blev reserveret 3,0 mio. kr. til parkeringspladser i Rantzausgade i Cykelpakke VII.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015
Overførselssagen for 2012 til 2013			10.000		
Afsatte midler i alt			10.000		

TM54 Tillægsbevilling til trafikprojekt i Rantzausgade / Nørrebro-ruten-krydset og byrumsprojekt på Rantzausgade, Nørrebro

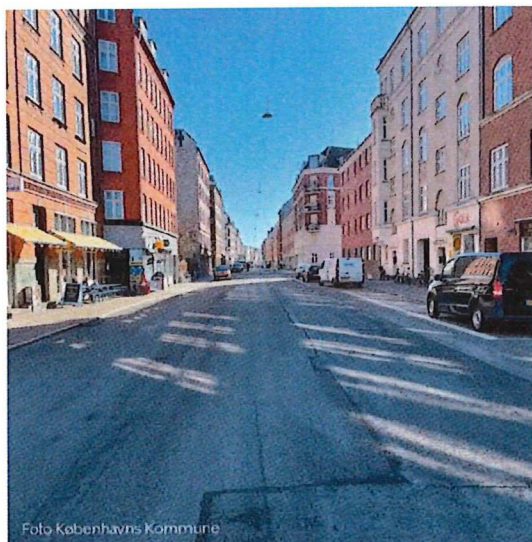


Foto Københavns Kommune



Baggrund

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgsmødet 28. februar 2022 bestilte udvalget et budgetnotat på den resterende finansiering der skal til, for at et byrumsprojekt og et trafikprojekt i Rantzausgade kan gennemføres.

Borgerrepræsentationen godkendte den 11. februar 2016 "Trafikplan Indre Nørrebro". Formålet med planen var at fredeliggøre kvarteret for gennemkørende biltrafik. Byrumsprojektet er et tiltag i trafikplanen, mens busslusen i trafikprojektet er en forudsætning for trafikplanens trafikstruktur.

Projekterne blev i 2018 og 2019 sat i bero som følge af manglende måltal og blev genopstartet primo 2020 (TMU 16. december 2019). Byrum- og skybrudsprojektet har været i udbud primo 2022, og der er modtaget tilbud, som er gældende indtil 24. juni 2022.

Teknik- og Miljøudvalget vedtog 27. april 2020 projektforslaget for trafikprojektet i Rantzausgade/Nørrebro-ruten-krydset.

Teknik- og Miljøudvalget blev 28. februar 2022 orienteret om manglende finansiering på hhv. 2,5 og 3,2 mio. kr. til gennemførelse af byrumsprojekt og trafikprojekt i Rantzausgade. Herunder at årsagerne til fordyrelsen skyldes en række forhold, blandt andet projektændringer i byrumsprojektet og berosættelse, samt at robuste og funktionelle pullerter har vist sig dyrere end oprindeligt budgetteret.

Såfremt der ikke afsættes finansiering, kan anlægsprojekterne i Rantzausgade ikke gennemføres. Afsættes der ikke tillægsbevilling i Overførselssagen 2021/2022, vil Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen blive forelagt en indstilling om annullering af projekterne.



Indhold

Dette budgetnotat indeholder tillægsbevilling til realisering af to anlægsprojekter på Rantzausgade.

Initiativ 1. Tillægsbevilling til trafikprojekt (2,5 mio. kr. i anlæg)

Formålet med projektet er dels at etablere automatiske pullerter i busslusen for at forhindre gennemkørende trafik på Rantzausgade, men samtidig muliggøre kørsel med busser i rute og at politi og beredskab kan køre igennem, dels at forbedre krydsningsmuligheder for cyklister mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten.

Projektet er et initiativ i "Trafikplan Indre Nørrebro". Hvis pullerten ikke etableres, kan formålet med trafikplanen, som er at lukke for gennemkørende trafik i Indre Nørrebro, ikke opfyldes i Rantzausgade-kvarteret.

Trafikprojektet er grundet manglende bevilling forsinket og forventes ibrugtaget juni 2023.

Initiativ 2. Tillægsbevilling til byrumsprojekt (3,2 mio. kr. i anlæg)

Formålet med projektet er at ensrette og sænke hastigheden i Rantzausgade, at etablere en modstrømscykelsti samt at udvide fortovene og lave hjørneudvidelser ved flere sidegader for at give plads til byliv og skybrudssikring. Forvaltningen har imidlertid modtaget et tilbud, der er dyrere end den afsatte bevilling. Tillægsbevillingen skal derfor dække differencen mellem de resterende midler i budgettet og det tilbud, forvaltningen har modtaget ved licitationen i januar 2022.

Byrumsprojektet forventes ibrugtaget marts 2023. Lokale erhvervsdrivende har dog efterspurgt, at anlægsopstart rykkes fra juni 2022 til september 2022. I så fald vil den forventede ibrugtagning blive juni 2023.

Hverken initiativ 1 eller 2 har konsekvenser for antallet af træer eller cykel- og bilparkeringspladser.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,7 mio. kr. i perioden 2022-2023. Da der er tale om en tillægsbevilling, skal der ikke afsættes midler til drift, da disse er indeholdt i den oprindelige bevilling.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Table 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	I alt
<i>Initiativ 1. Trafikprojekt</i>						
- Anlæg	Anlæg	500	2.000	0	0	2.500
Initiativ 1 i alt		500	2.000	0	0	2.500
<i>Initiativ 2. Byrumsprojekt</i>						
- Anlæg	Anlæg	0	3.200	0	0	3.200



Initiativ 2 i alt		0	3.200	0	0	3.200
Udgifter i alt		500	5.200	0	0	5.700

Risikovurdering

Der er ikke væsentlige risici forbundet med byrumsprojektet, da det er projekteret og har været i entreprenørudbud. Der er ikke væsentlige risici forbundet med trafikprojektet, da det er i detailprojekteringsfasen.

Bevillingstekniske oplysninger

Da projekterne allerede er projekteret, skal der ikke afsættes særskilte midler til projektering. Bygherreudgifter i den resterende projektperiode er indeholdt i den oprindelige bevilling og øges ikke yderligere, hvis de resterende midler bevilges.

Tablet 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Udførsel - initiativ 1	2000	500	2.000	0	0	2.500	2.500*
- Udførsel - initiativ 2	2000	0	3.200	0	0	3.200	3.200*
Anlægsudgifter i alt		500	5.200	0	0	5.700	5.700*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg		Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	x	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Høring

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

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2012-2013 blev der afsat 6,05 mio. kr. til en trafikal fredeliggørelse af Rantzausgade, og 3 mio. kr. til etablering af erstatningspladser for parkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med cykelprojekt i Rantzausgade.

I Budget 2015 blev der afsat 10 mio. kr. til etablering af erstatningspladser i anlægsprojekter generelt, heraf 4,2 mio. kr. til etablering i Rantzausgade.

I overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 4 mio. til "Styrket byrum og handelsliv i Rantzausgade" til opgradering af det igangværende trafikforbedringsprojekt og 1,1 mio. til "Øget trafikikkerhed - Ombygning af farlige kryds og strækninger" til ombygning af Rantzausgade.

I Budget 2018 blev der afsat 2,8 mio. kr. til forbedret udformning af krydsningen mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten for cyklister.



<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2013	2015	2018
Overførelssagen 2012-13, Byrumsprojekt	9.050		
Budgetaftale 2015, Byrumsprojekt		4.200	
Overførelssagen 2014-15, Byrumsprojekt		5.100	
Budgetaftale 2018, Trafikprojekt			2.800
Afsatte midler i alt	9.050	9.300	2.800



BU13 Tidlig anlægsbevilling til skolen i Vejlands Kvarter (need to)

Der skal tages stilling til bevilling af en mindre del af anlægsmidlerne til skolen i Vejlands Kvarter i Ørestad. Det er Byggeri Københavns vurdering, at der er behov for midlerne på nuværende tidspunkt. Fremrykningen af nogle af anlægsmidlerne betyder, at den endelige anlægsbevilling kan søges på et mere sikkert grundlag. Den endelige anlægsbevilling forventes at blive søgt i Budget 2026. Samtidig skal der tages stilling til bevilling af midler til en sikker skolevejsanalyse.

Beslutning:

- *Tidlig anlægsbevilling på 76,6 mio. kr. med tilhørende anlægsmåltal til skolen i Vejlands Kvarter*
Der skal træffes beslutning om at afsætte tidlig anlægsbevilling svarende til 76,6 mio. kr. til forslagsfasen mhp. at styrke og kvalificere grundlaget, som den fulde anlægsbevilling til skolen søges på. Skolebyggeriet baseres på nyt funktionsprogram for skoler og KKFO 2022, 8. udgave samt tilhørende maksimalpriser.
- *Bevilling til sikker skolevejsanalyse på 2,3 mio. kr. med tilhørende anlægsmåltal*
Der skal træffes beslutning om at afsætte 2,3 mio. kr. med tilhørende anlægsmåltal til en analyse, der udpeger de nødvendige sikre skolevejsløsninger.

Baggrund

Bevilling af anlægsmidler til skolen samt midler til analyse af sikker skolevej er need to og en forudsætning for at imødegå det betydelige kapacitetsbehov i Ørestad.

Ørestad er det sted i byen, hvor kapacitetspresset på skoleområdet er størst. Med udbygningen af Bella Kvarter og Vejlands Kvarter er der behov for en ny femsporet skole, og i Budget 2021 blev der bevilget planlægningsmidler til skolen. Der er tale om en femsporet skole med 0.- 9. klasse. Skolen planlægges med idrætshal, madskole, fritids- og juniorklub samt ungdomsklubfaciliteter. Der er nu behov for, at en del af anlægsmidlerne bevilges.

I forbindelse med planlægningen af skolen er der udpeget en række kryds og vejstrækninger, hvor der bør iværksættes tiltag for at sikre skolevejen. Her er krydset ved Vejlands Allé en særlig udfordring.

Indhold

Tidlig anlægsbevilling (need to)

Ifm. at der blev søgt planlægningsbevilling, blev det skønnet, at projektet ville være klart til, at der kunne søges om anlægsmidler i Budget 2023. Byggeri København (ByK) vurderer, at der er behov for at søge tidlig anlægsbevilling i Budget 2023 til at gennemføre forslagsfasen (som normalt ligger i anlægsfasen). Denne fremgangsmåde er tilsvarende andre større komplekse byggeprojekter. ByK forventer, at der skal søges anlægsbevilling i Budget 2026.

Skolen forventes at være klar til ibrugtagning i 2029. Det var tidligere forventningen, at skolen ville være klar i 2027, men grundet kompleksiteten (jf. nedenfor) er ibrugtagningstidspunktet udskudt. Der arbejdes på løsningen for den tidlige opstart af skolen lokalt i Ørestad.

Den tidlige anlægsbevilling kan finansiere arbejdet frem til afsluttet projektforslag og myndighedsprojekt og sikre, at endelig beslutning om anlægsbevilling bliver truffet på et mere oplyst grundlag og med færre reserver. Den tidlige anlægsbevilling er en tidsmæssig forskydning af bevilling til anlægsfasen og ændrer ikke på indholdet. Fremrykningen af anlægsmidler vil ikke gøre det samlede projekt dyrere, da der blot er tale om finansiering af en del af processen, som normalt ligger i anlægsfasen.

Store eller teknisk komplicerede byggeprojekter har generelt større usikkerhed om projektøkonomien og dermed større behov for risikoreserver. ByK vurderer, at det på baggrund af projektets samlede risikobillede, vil være en fordel at søge tidlig anlægsbevilling til forslagsfasen for at afdække og reducere indledende risici inden ansøgning om anlægsbevilling i Budget 2026.

Skolen i Vejlands Kvarter er et kompliceret byggeprojekt med en omfangsrig økonomi. Der er tale om en stor skole på en forurenede grund samt afhængigheder, hvad angår købskontrakt, udførelse af infrastrukturprojekt i den nye bydel og andre udviklingsprojekter i området omkring skolegrunden. Desuden forventes skolen opført med de bærende konstruktioner delvist i træ for at kunne opfylde fremtidigt myndighedskrav til CO₂-grænseværdi. Der indføres en grænseværdi i bygningsreglementet for klimapåvirkning for nybyggeri, og grænseværdien skærpes hvert andet år. Dvs. at der er skærpede krav til byggesager med en langvarig tidsplan som skoleprojektet i Vejlands Kvarter. Det er således nødvendigt med en anden løsning end traditionelt betonbyggeri.

Endelig har Borgerrepræsentationen i starten af året vedtaget nyt funktionsprogram for skoler og KKFO 2022, 8. udgave. I den nye version indgår blandt andet ændret låsesystem med automatisk dørkontrol for hele skolen, så den er til rådighed for foreninger mv., opjustering i antal toiletter pr. klasse og automatisk indvendig solafskærmning med nøglestyring. Planlægningen af skolen i Vejlands Kvarter baseres på nyeste udgave af funktionsprogram, hvilket vil være fordyrende jf. ByKs maksimalpriser godkendt i 2022.

Bevilling til sikker skolevejsanalyse (need to)

Skolevejsanalysen, som er udarbejdet i forbindelse med planlægningen af skolen, har identificeret en række kryds og strækninger, hvor der bør iværksættes tiltag for at sikre skolevejen. Der er en særlig udfordring med børnenes krydsning af Vejlands Allé, som vil kræve en økonomisk og planlægningsmæssigt mere omfattende løsning end normale skolevejsindsatser. Derfor søges der midler til at foretage en analyse af de mulige løsninger og deres etableringsudgifter, så der i et efterfølgende budget kan fremlægges løsningerne til politisk beslutning. Analysen skal ligeledes foreslå løsninger på behovet for midlertidige sikre skolevejsløsninger til de skolebørn, der flytter til Fælledbyen, inden skolen er klar til brug. Midlerne bevilges til Teknik- og Miljøforvaltningen, som gennemfører analysen.

Analysen forventes færdig og forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2024. Der søges midler til anlæg af løsningsforslagene, som analysen peger på, ved Budget 2026 samtidig med anlægsbevillingen til skolen. Således kan sikker skolevejstiltagene forventeligt været etableret ved skolens ibrugtagelse

Økonomi

Den samlede anlægsudgift er ifm. planlægningsbevilling angivet til maksimalpris + 20% i stedsspecifikke omkostninger. Det vurderes på nuværende tidspunkt, at de stedsspecifikke udgifter overstiger dette på grund af skærpet myndighedskrav til CO2-grænseværdi, forurenings- og funderingstekniske tiltag, støjreducerende tiltag på friareal og facade samt forhøjet risiko på dette stadie. De stedsspecifikke forhold og omkostninger afdækkes yderligere og vurderes konkret i forslagsfasen inden ansøgning om anlægsbevilling i Budget 2026.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>1.000 kr., 2023 p/1</i>	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	2028	I alt
Tidlig anlægsbevilling til skolen	Anlæg		10.371	25.705	34.477	6.000	76.553
Bevilling til sikker skolevejsanalyse	Anlæg		1.125	1.125			2.250
Udgifter i alt (netto)	Anlæg		11.496	26.830	34.477	6.000	78.803

Risikovurdering og proces

Jordforhold og forurening

Det er først muligt at få adgang til grunden for at foretage de nødvendige supplerende forureningstekniske- og geotekniske undersøgelser på grunden efter planlægningsfasen ultimo 2022. Undersøgelserne danner grundlag for budgettering af udgifter til miljø- og funderingsudgifter samt til afklaring af forhold omkring de nødvendige afværgeforanstaltninger i jord. Dette medfører, at der ikke kan opnås fyldestgørende afklaring af de forurenings- og geotekniske forhold i planlægningsfasen inden ansøgning om tidlig anlægsbevilling i Budget 2023.

Aktiviteter relateret til forurening og fundering vil udløse ekstra udgifter i forhold til en standardgrund. De detaljerede løsninger og omkostninger afklares i forslagsfasen inden ansøgning om anlægsbevilling i Budget 2026.

Grundkøbsaftale

Som følge af stop i byggesagen på Fælledby-projektet er dispositionsdato for overtagelse af skolegrunden rykket 1,5 år til den 1. juli 2023. Der er risiko for, at denne rykkes yderligere, hvis projektselskabet Fælledby P/S træffer beslutning om dette. Hvis dispositionsdato rykkes til senere end den 1. juli 2025, vil det få konsekvenser for projektets tidsplan og økonomi. Dette afklares i forslagsfasen inden ansøgning om anlægsbevilling i Budget 2026.

Der er usikkerhed om grundens stand ved overtagelse på dispositionsdatoen, og der er risiko for, at der skal udføres ekstra arbejder på byggegrunden ved overtagelse, hvilket vil være fordyrende for projektet. Grundens stand ved overtagelse afklares endeligt i forslagsfasen inden ansøgning om anlægsbevilling i Budget 2026.

Kys- og kør-anlæg og afsætningspladser til skolen er placeret uden for skolens matrikel. Det er usikkert, i hvor stort omfang der skal etableres kys- og kør-pladser, og etableres afsætningspladser i parkeringshus i bydel samt præcis placering af disse. Det forventes at være fordyrende for projektet, og konkrete udgifter afklares i forslagsfasen inden ansøgning om anlægsbevilling i Budget 2026.

Udviklingsområde

Skolen skal opføres i et udviklingsområde, hvor der i udførelsesfasen vil være komplicerede byggeforhold på grund af omfattende planlagte byggeaktiviteter, herunder særligt arbejde med forsyningsledninger, udførelse af infrastruktur og bebyggelse af nabo-grunde. Der er væsentlige afhængigheder til øvrige aktører og deres byggerier, hvilket logistikmæssigt vil være en udfordring og kan risikere at fordyre eller forsinke projektet.

Byggeret

Skolen forventes opført med bærende konstruktioner delvist i træ. Da styrken er lavere i træ end beton vil træstøjer være større end tilsvarende betonsøjler. Anvendes træ-etagedæk fremfor beton-etagedæk, skal der regnes med øget dækhøjde. Således er der risiko for, at skolen kommer til at fylde mere end beregnet på nuværende tidspunkt. Det kan derfor blive en udfordring at overholde den aftalte byggeret (dvs. hvor mange kvadratmeter, der må bygges på grunden). Endelig arealdisponering og fastlæggelse af byggesystem forventes afklaret i forslagsfasen inden ansøgning om anlægsbevilling i Budget 2026.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Anlægsprojekter i ByK-regi

1.000 kr., 2023 p/1	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	2028	I alt	*
Anlægsudgifter									
Anlægsudgift (ByK)	ØU	3160		9.520	24.854	33.626	6.000	74.000	
KK-byggehonorar (ByK)	ØU	3161		789	789	789		2.367	
KK-byggehonorar (BUF)	BUU	2070		62	62	62		186	
Sikker skolevejsanalyse (projektering og bygherreomkostninger)	TMU	2000		1.125	1.125			2.250	*
Anlægsudgifter i alt				11.496	26.830	34.477	6.000	78.803	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende:										
Bispebjerg		Indre by	Vesterbro/ Kgs. Eng- have		Valby		Amager Øst		Udenbys	
Nørrebro		Østerbro	Brønshøj/ Husum		Vanløse		Amager Vest	x		

Adresse	Adresse og matrikel er endnu ikke på plads.
---------	---

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

Tidligere afsatte midler

1.000 kr., løbende p/l	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Budgetaftale 2018							
Overførelssagen 2017-18							
Budgetaftale 2019							
Overførelssagen 2018-19							
Budgetaftale 2020							
Overførelssagen 2019-20							
Budgetaftale 2021				7.400			
Overførelssagen 2020-21							
Budgetaftale 2022							
Overførelssagen 2021-22							
Afsatte midler i alt				7.400			

TM239 Udskiftning af digitale tavler – skoleveje, bydækkende



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på udskiftning af digitale hastighedstavler på skoleveje i København.

Indhold

Der er flere typer færdselsregulerende digitale tavler omkring københavnske skoler, som skal medvirke til at skabe sikkerhed og tryghed på skolevejene. Nogle steder benyttes de til at sænke hastighedsgrænsen for biler, typisk til 40 km/t i skoletiden, andre steder kan de vise 'Din fart' og blinker ved for høj hastighed. De fleste steder er der tale om en kombination.

De fleste af de færdselsregulerende digitale tavler er opsat i perioden 2004-2012. Udviklingen af teknologien på området går hurtig, og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at levetiden for de eksisterende digitale tavler er udløbet, da tavlerne har mange fejl, er svære at reparere og finde reservedele til, og har vanskeligt ved at kommunikere med kommunens øvrige systemer. Således er 41 ud af 70 i dag ude af funktion, jf. tabellen herunder og opfylder dermed ikke den færdselsregulerende funktion, som de er tiltænkt. Det drejer sig særligt om de teknisk komplicerede skoletavler (kombitavler), der viser "40 km/t / skole" i skoletiden og "Din Fart" den øvrige tid.

Oversigt over defekte digitale hastighedstavler

	Antal	defekte
Skoletavler (kombitavler)	41	29
Fartvisere "Din fart"	24	8
Hastighedstavler f.eks. 40 km/t	5	4
I alt	70	41

Med dette budgetnotat udskiftes 41 defekte skoletavler, og der afsættes midler til løbende drift af tavlerne, således at alle de digitale hastighedstavlers tekniske funktionalitet sikres fremadrettet.



Initiativet kan skaleres ned og op, således at skolevejstavler ved nogle skoler kan udskiftes til en stykpris på ca. 150.000. Tavlerne står altid i par, der regulerer begge færdselsretninger, så der vil være en minimumsudgift per skole på ca. 300.000 kr. plus afledt drift. Skaleres initiativet ned, vil stykprisen per skoletavle sandsynligvis stige, da mængderabat må forventes at blive mindre.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bil- eller cykelparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter

En udskiftning af tavlerne vil bidrage til større tryghed og sikkerhed for især skolebørnene på de københavnske skoleveje. Initiativet understøtter dermed Københavns Kommunes *Nulvision for dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken*.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,4 mio. kr. i perioden 2022-2024. Initiativet har estimerede serviceudgifter på 1,9 mio. kr. i 2024 og frem til udskiftning af tavler (1,7 mio. årligt) samt intern styring og opfølgning – fx vedligehold af kalenderfunktion, myndighedsbehandling, logning af data (lovkrav om min. 1 år bagudrettet) og dialog med skole og politi (0,2 mio. kr. årligt).

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til juni 2024.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	I alt
<i>Udskiftning af digitale tavler - skoleveje</i>						
Udskiftning af digitale tavler	Anlæg	565	4.072	1.810		6.447
Udskiftning af digitale tavler - løbende fra 2024	Service			1.880	1.880	3.760
Udgifter i alt		565	4.072	3.690	1.880	10.207

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 15% af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Projektet er kompliceret på grund af størrelse og den tekniske kobling til kommunens øvrige overvågning af signaler. Projektet indeholder teknologi, hvor udviklingen bevæger sig hurtigt. De tekniske løsninger kan derfor først fastlægges endeligt, når der bevilges midler til anlægsprojekterne. Derudover er det usikkert, hvor meget af de eksisterende installationer, der kan genbruges – som fx strømforsyning, fundament og lign.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	300	455	100		855	855*
- Udførelse	2000	200	3.145	1.500		4.845	4.845*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	65	472	210		747	*
Anlægsudgifter i alt -		565	4.072	1.810		6.447	5.700*
<i>Serviceudgifter</i>							
- Løbende udskiftning fra 2024	1000			1.880	1.880	3.760	
Serviceudgifter i alt				1.880	1.880	3.760	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

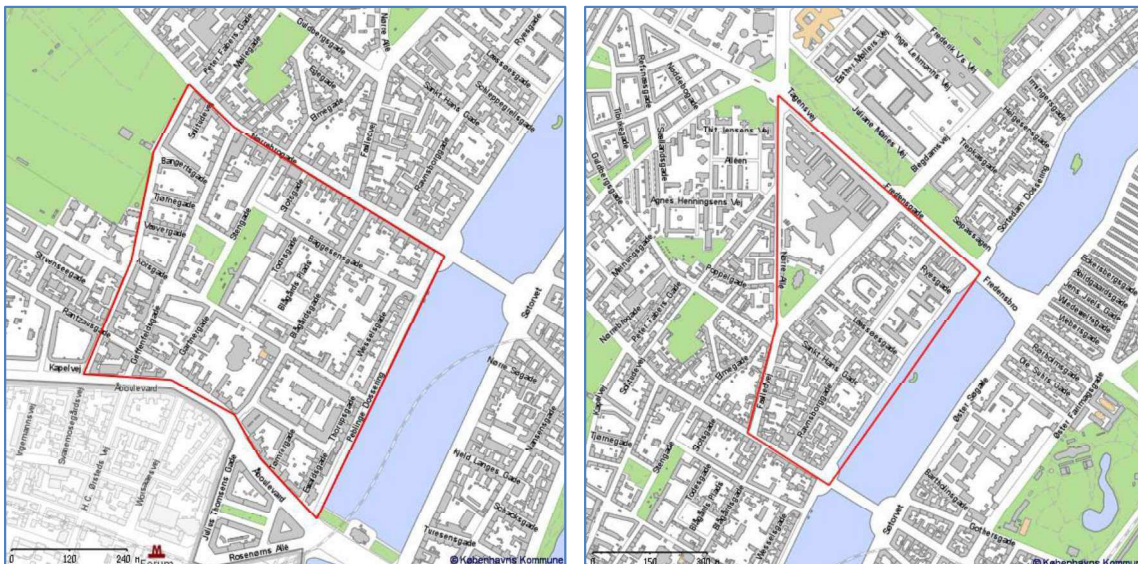
Høring

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 afsat midler til renovering af digitale hastighedstavler.

TM293 Lille trafikø Indre Nørrebro



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om etablering af en trafikø på indre Nørrebro.

Indhold

Budgetnotatet indeholder to initiativer for etablering af en lille trafikø på indre Nørrebro med hver sin placering jf. ovenstående kort.

Borgerrepræsentationen tog 3. juni 2021 den videre proces for opfølgning på mobilitetsanalyserne (analyse af En grøn omstilling af trafikken og analyse af Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne) til efterretning. Trafikøer indgår som greb i begge analyser og danner udgangspunkt for indsatserne i dette budgetnotat.

En trafikø er et afgrænset område, fx en bydel eller et brokvarter, der inddeles i zoner, hvor det ikke er muligt at køre på tværs i en konventionel fossildreven bil, men det er fortsat muligt at køre til enhver adresse i en fossildreven bil.

Trafikøen etableres med foreløbige foranstaltninger og evalueres i foråret 2024, når trafikanterne har haft tid til at vænne sig til de nye foranstaltninger. Der afsættes midler til dialog med lokaludvalg, borgere og andre lokale interessenter. At initiativerne gennemføres som foreløbige foranstaltninger giver mulighed for lokale tilpasninger i perioden frem til evalueringen.

Der kan afsættes midler til en fortsættelse eller permanentliggørelse ved fremtidige budgetforhandlinger. Hvis det besluttes ikke at fortsætte eller permanentliggøre foranstaltningerne, eller hvis der ikke afsættes midler hertil, vil de foreløbige foranstaltninger blive fjernet primo 2026.

Initiativ 1: Trafikø Blågårdsgadekvarteret (3,4 mio. kr. i anlæg)

Der etableres en trafikø ved hjælp af foreløbige foranstaltninger på en del af Nørrebro, som er afgrænset af Kapelvej/Åboulevard/Nørrebrogade/Søerne (se billede til venstre). Trafikøen tilpasses det vedtagne anlægsprojekt Trafikplan Indre Nørrebro, som i forvejen omdanner kvarteret til en lille trafikø, og hvor Stengade lukkes for gennemkørende trafik. Der er i dette budgetnotat afsat midler til restfinansiering for etablering af pullerter på Stengade, således at initiativet understøtter Trafikplan Indre Nørrebro samt giver



mulighed for at etablere en Trafikø i Blågårdsgadekvarteret. Etablering af pullerter på Stengade er også beskrevet i TM275 Pullerter initiativ 1, og TM275 initiativ 1 er således gensidigt udelukkende med dette initiativ.

Stengade er den eneste mulighed for etablering af en grøn trafikvej i området, men det vil være i modstrid med den løsning, som foreligger i Trafikplan Indre Nørrebro. Kommunen har gennemført omfattende dialog med de lokale beboere og interessenter om Trafikplan Indre Nørrebro, hvor der, hvis der afsættes midler til restfinansiering, etableres en pullertløsning på Stengade. Trafikøen kan derfor kombineres med trafikplanen, såfremt der ikke etableres en grøn trafikvej.

Resten af området indrettes efter principperne i en trafikø ved at etablere ensretninger, vejlukninger og svingforbud. Hastighedsgrænsen i området reduceres til 30 km/t. Foranstaltningerne vil hindre gennemkørende fossil biltrafik og tung trafik i området og understøtte cykling, gang, kollektiv trafik og elbiler.

Det forventes at trafikøen vil medføre nedlæggelse af op til ca. 30 bilparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 1

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatningsparkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
207	Blå	Op til 30	109 % kl. 22	0

Initiativ 2: Trafikø Blegdamsvej (2,1 mio. kr. i anlæg)

Der etableres en trafikø ved hjælp af foreløbige foranstaltninger på en del af Nørrebro omkring Blegdamsvej (se billede til højre). Trafikøen etableres med en grøn trafikvej på Blegdamsvej hvor det ikke er muligt at køre på tværs i fossildreven bil. Resten af området indrettes efter principperne i en trafikø ved at etablere ensretninger, vejlukninger og svingforbud. Hastighedsgrænsen i området reduceres til 30 km/t. Foranstaltningerne vil hindre gennemkørende fossil biltrafik og tung trafik i området og understøtte cykling, gang, kollektiv trafik og elbiler. Den grønne trafikvej på Blegdamsvej vil fungere som en trafiksluse, hvor fossile biler ikke kan passere, men hvor busser i rute, elbiler, cykler og gående kan passere uhindret.

Det forventes at trafikøen vil medføre nedlæggelse af op til ca. 30 bilparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 1

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatningsparkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
189	Blå	Op til 30	105 % kl. 22	0

Sammenhæng til andre budgetnotater

Budgetnotatets to initiativer er begge gensidigt udelukkende med delinitiativ i TM78, TM143, TM171, TM188 og TM290, der også omhandler trafikøer. Initiativet skal koordineres med TM220, da disse også indeholder løsninger med hastighedsgrænse, samt koordineres med TM119, der omhandler omdannelse af del af Jagtvej til busgade. Initiativ 1 dette budgetnotat er gensidigt udelukkende med initiativ 1 i TM275.



Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,4 mio. kr. i perioden 2022-2026. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,4 mio. kr. i 2022, 0,9 mio. kr. i 2023 og 0,9 mio. kr. i 2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til vedligeholdelse af midlertidig skiltning, afmærkning, betonklodser til afspærring mm. Initiativerne forventes ibrugtaget i oktober 2023 og afsluttet i februar 2026.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Trafikplan Indre Nørrebro - Stengade</i>							
- Anlæg	Anlæg	250	2.860	0	0	250	3.360
- Evaluering og dialog	Service	180	450	450	0	0	1.080
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	10	51	51	0	112
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	0	53	210	210	0	473
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	0	-53	-210	-210	0	-473
Initiativ 1 i alt		430	3.320	501	51	250	4.552
<i>Initiativ 2. Trafikplan Indre Nørrebro - Blegdamsvej</i>							
- Anlæg	Anlæg	339	1.352	45	0	339	2.075
- Evaluering og dialog	Service	180	450	450	0	0	1.080
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	30	200	200	0	430
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	0	53	210	210	0	473
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	0	-53	-210	-210	0	-473
Initiativ 2 i alt		519	1.832	695	200	339	3.585
Udgifter i alt		949	5.152	1.196	251	589	8.137

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Københavns Politi har godkendt forsøg med en trafikø på Nørrebro på et principielt niveau, mens detaljer i udformningen skal godkendes endeligt i politiets konkrete sagsbehandling. Tiltagene har ikke været drøftet lokalt med borgere og lokaludvalg. Lokal inddragelse i projektet kan medføre justeringer i forhold til de konkrete løsninger.

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.

Table 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	Udvalg	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering (ekstern), Initiativ 1	2000	TMU	220	330				550	550*
- Udførsel (ekstern), Initiativ 1	2000	TMU		2.200			220	2.420	2.420*
- Udgifter til bygherreorganisation, Initiativ 1	2000	TMU	30	330			30	390	*
- Projektering (ekstern), Initiativ 2	2000	TMU	300	40	40			380	380*
- Udførsel (ekstern), Initiativ 2	2000	TMU		1.155			300	1.455	1.455*
- Udgifter til bygherreorganisation, Initiativ 2	2000	TMU	39	157	5		39	240	*
Anlægsudgifter i alt			589	4.212	45	0	589	5.435	4.805*
<i>Serviceudgifter</i>									
- Evaluering og dialog, initiativ 1	1000	TMU	180	450	450			1.080	
- Evaluering og dialog, initiativ 2	1000	TMU	180	450	450			1.080	
Serviceudgifter i alt			360	900	900			2.160	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000	TMU		10	51	51		112	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	1000	TMU		30	200	200		430	
Afledte serviceudgifter i alt				40	251	251		542	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 1	1010	TMU		53	210	210	0	473	
Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 2	1010	TMU		53	210	210	0	473	
Afledte servicemåltals- effekter i alt				106	420	420		946	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af	2500	ØU		-53	210	210	0	-473	



parkeringsindtægter, initiativ 1									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 2	2500	ØU		-53	210	210	0	-473	
Finansposter i alt				-106	-420	-420		-946	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg		Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2020 afsat midler til analyse af grøn omstilling af trafikken og analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne, der samlet betegnes Mobilitetsanalyserne.

(1.000 kr., løbende p/l)	2020
Budget 2020	4.200
Afsatte midler i alt	4.200

Bilag

Mobilitetsanalyserne:

[Afrapportering af analysen En grøn omstilling af trafikken](#)

[Afrapportering af analysen Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne](#)

TM202 Ind- og udfletning fra Søerne, cykelsti ved Baggesensgade, Nørrebro



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om trafiksikkerhedsmæssige forbedringer af den eksisterende cykelinfrastruktur omkring ind- og udfletningen mellem Baggesensgade og cykelstien langs søerne.

Kombinationen af den etablerede helle med høj brostenskant mellem cykelstien og Peblinge Dosering og de relativt afgrænsede områder, hvor det er muligt at krydse og flette ind og ud, skaber flaskehalse og farlige situationer for særligt cyklister.

Indhold

Dette budgetnotat omhandler anlæg af en mere tryk og trafiksikker løsning, som særligt er målrettet cyklister, og som er sammentænkt med det igangværende projekt Trafikplan Indre Nørrebro fra Budget 2018.

Omdannelse af ind- og udfletningen ved Baggesensgade og Peblinge Sø (0,8 mio. kr. i anlæg)

Forslaget indeholder en løsning, hvor ind- og udfletningen fra cykelstien til Baggesensgade bliver gjort større samtidig med, at den flyttes, så den ligger mere dynamisk i forhold til de cyklister, der skal fra cykelstien og videre af enten Baggesensgade eller Peblinge Dosering, jf. bilag 1.

For at forbedre cyklisternes flow fra Baggesensgade til cykelstien ved søerne, ombygges fortovhjørnet med en mere naturlig kurve, ny fortovsbelægning med en kantsten, hvilket medfører, at det eksisterende hegn skal nedtages, og der bliver bedre flow for cyklister og gående.

For at optimere cyklisternes flow fra cykelstien ved søerne til Baggesensgade mindskes midterhellen, så udkørslen fra cykelstien kan ske i hele Baggesensgades bredde. De tre nuværende rumlestribes flyttes med, så de ligger rigtigt i forhold til den nye udkørsel.

Den endelige løsning udarbejdes i samarbejde med Nørrebro Lokaludvalg.

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



Overordnede målsætninger og effekter

Projektet forbedrer cykelforholdene og understøtter dermed målet i "Fællesskab København" om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2022.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober måned 2022. Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	I alt
- Anlæg	Anlæg	763				763
Udgifter i alt		763	0	0	0	763

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsmåltalene til uforudsete udgifter.

Ind- og udfletningen ved Baggesensgade og søerne er en meget trafikeret strækning med mange cykler og gående. Herudover indeholder projektstrækningen mange lokale interessenter, som medfører meget koordinering både før og under anlægsfasen.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering (ekstern)	2000	135				135	135*
- Udførelse (ekstern)	2000	540				540	540*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	88				88	*
Anlægsudgifter i alt		763	0	0	0	763	675*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest

Høring

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



Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen vedtog den 11. februar 2016 Trafikplan Indre Nørrebro, der dækker Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret. I forbindelse med Budget 2018 blev der afsat 10,2 mio. kr. til at gennemføre Trafikplanen for Blågårdsgadekvarteret.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Budgetaftale 2018				10.200		
Afsatte midler i alt				10.200		

Bilag

Bilag 1 - Projektforslag