



Notat

Udmøntningsnotat - TMU 22. november 2021

TM254 Fredeliggørelse af Nyhavns sydside - anlæg af cykelgade, Indre By

Parterne er enige om at afsætte midler til at omdanne strækningen fra Inderhavnsbroens landing til Kongens Nytorv til cykelgade.

Der afsættes:

- 7,3 mio. kr. samlet på anlæg i 2022-2024 til anlæg af cykelgade.
- 0,1 mio. kr. på service i 2024 og frem til afledt drift.
- 0,2 mio. kr. på service i 2024 og 0,5 mio. kr. i 2025 og frem til mindreindtægter fra betalingsparkering.
- 0,2 mio. kr. på finansposter fra 2024 og 0,5 mio.kr. i 2025 og frem som følge af mindreudgifter til statslig modregning af parkeringsindtægter.

27-02-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 17781

Dokumentnummer i F2
64854

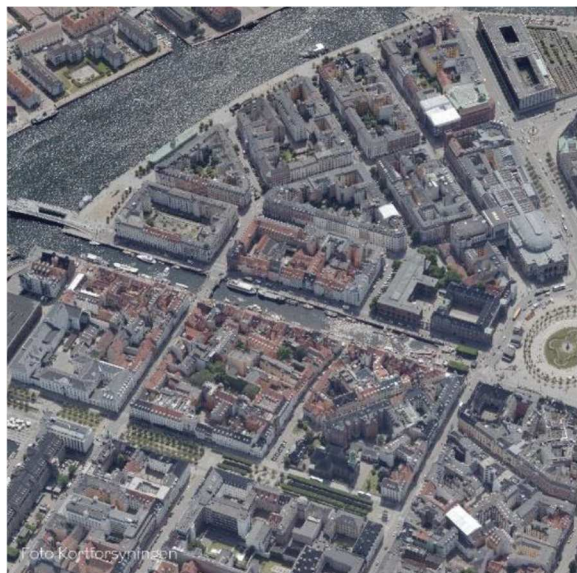
Sagsnummer i eDoc
2022-0366478

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

TM254 Fredeliggørelse af Nyhavns sydside - anlæg af cykelgade, Indre By



Baggrund

Der er til Budget 2022 blevet bestilt et budgetnotat om at omdanne Nyhavn til en cykelgade på strækningen fra Inderhavnsbroen frem til Holbergsgade, alternativt frem til Kgs. Nytorv.

Indhold

Dette budgetnotat omhandler en omdannelse af strækningen fra Inderhavnsbroens landing til Kongens Nytorv til cykelgade.

Princippet i en cykelgade er, at kørebanen er reserveret til cykler og små knallerter. Det betyder, at hastigheden er lav, og at cyklerne gives prioritet over for andre køretøjer, hvis kørsel er tilladt.

Det er ikke muligt at gøre Nyhavn helt bilfri, da der, jf. vejloven, stadig skal være tilladelse til ærindekørsel, renovationskøretøjer, beredskab og beboere på Nyhavn. Ved at omdanne Nyhavns sydlige side til en cykelgade, vil der stadig være mulighed for gennemkørende trafik, dog på cyklisternes præmisser. For at gøre gaden delvis bilfri, skiltes der med ærindekørsel tilladt under cykelgadetavlen.

Nyhavns sydside er i dag ensrettet for biltrafik i retning fra øst mod vest. Det eksisterende vejprofil består af københavnerfortov, bilparkering i båse, modstrømscykelbane, kørebane og promenade langs kajen.

For at sikre bedre krydsning mellem de forskellige trafikstrømme, udvides fortovet, og der etableres midterheller ved Inderhavnsbroens landing. Dette forbedrer trafiksikkerheden og trygheden blandt de bløde trafikanter, da fodgængerne får en mere direkte vej til broen. Desuden etableres svingbaner for cyklisterne fra broen og fra Havnegade.

Ensretningen ændres, og vejprofilet omdannes fra facade til kajkant, for at skabe plads til bredere fortov, så løsningen både tilgodeser de mange fodgængere og turister i Nyhavn og de mange cyklister på strækningen. De mange cyklister skyldes, at Nyhavn fungerer som en central cykelrute mellem Refshaleøen / Christianshavn / Amager og Indre By og samtidig er en del af den grønne cykelrute "Havneringen" og en del af Københavns



Kommunes PLUS-net for cykeltrafik. For at sikre en god byrumsmæssig og trafikal løsning kræver valget af den endelige udformning af cykelgaden afklaring og kortlægning af lokale ønsker og interesser, herunder lokaludvalg, beboere og erhvervsdrivende i Nyhavn. Udformningen kan f.eks. tage udgangspunkt i profilet fra nordsiden, hvor der både er plads til færdsel for bløde trafikanter, men også plads til byliv, herunder ophold.

Der vil i projekteringen blive taget højde for, at der skal friholdes mindst en 2,5 m. bred promenade langs kajkanten, jf. lokalplan for området. En fredning af kanalen betyder bl.a., at bolværkerne i Nyhavn er fredede, og at det ikke er muligt uden dispensation fra Fredningsnævnet at ændre på bolværker eller opsætte faste genstande som byinventar i kanalerne.

Forvaltningen vil fremlægge projektforslag med løsning for Teknik- og Miljøudvalget i foråret 2023.

Som en konsekvens af projektet nedlægges 27 almindelige bilparkeringspladser og én reserveret handicapparkeringsplads med nummertavle. Denne gendannes ved at konvertere en almindelig parkeringsplads til en handicapparkeringsplads i Holbergsgade, hvilket ikke giver længere gangdistance end i dag for den berørte borger.

Der er desuden tre taxi-holdepladser på strækningen. Disse forsøges i samarbejde med de store taxifirmaer erstattet 1:1 i det nærliggende område.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser før projekt	Zone/ udenfor zone	Belægnings-procent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
28	Grøn zone	Over 100 %	28	1

Projektet har ikke konsekvenser for træer. Mulighed for etablering af flere cykelparkeringspladser vil blive undersøgt i den videre projektering.

Budgetnotatet er gensidigt udelukkende med delprojekt 1 Nyhavn i budgetnotat *TM240 Forbedrede forhold for cyklister og fodgængere ved Inderhavnsbroen, Indre By*

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter målet i Kommuneplan 2019 om at minimum 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025. Desuden understøtter projektet Byrumsstrategien for Nyhavnsområdet ved at friholde promenaden langs sydsiden til kulturelt og byliv.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,2 mio. kr. i perioden 2022-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2024 og 0,08 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Den afledte drift går til øget vintertjeneste, øget renhold samt drift og vedligehold af nyt byinventar.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 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	I alt
<i>Fredeliggørelse af Nyhavn</i>						
- Anlæg	Anlæg	294	452	6.435		7.181
- Afledt drift og vedligehold	Service			13	80	93
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			112	448	560
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter			-112	-448	-560
Udgifter i alt		294	452	6.448	80	7.274

Risikovurdering

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

Fredningsforhold, trafikmængder, lokale og kommercielle interesser samt områdets karakter som kulturarv er væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici. Derfor skal der afsættes tid og midler til afklaring og kortlægning af lokale ønsker og interesser og relevante forundersøgelser. Dette er inkluderet i tidsplanen.

Bevillingstekniske oplysninger

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

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	260	400	170		830	830*
Udførsel	TMU	2000			5.520		5.520	
Bygherreomkostninger (intern)	TMU	2000	34	52	745		831	*
Anlægsudgifter i alt			294	452	6.435		7.181	830*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			13	80	93	
Afledte serviceudgifter i alt					13	80	93	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>								
Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010			112	448	560	
Afledte servicemåltals-effekter i alt					112	448	560	
<i>Finansposter</i>								



Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500			-112	-448	-560	
Finansposter i alt					-112	-448	-560	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende								
Bispebjerg	Indre by	x	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 formålet.

Henvisninger

TM240: Forbedrede forhold for cyklister og fodgængere på Inderhavnsbroen