



Bilag 6. 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.

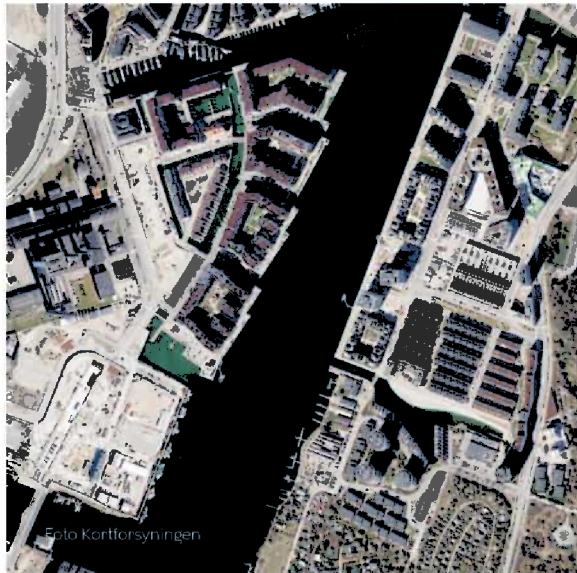
5. maj 2026

Sagsnummer i F2
2026 - 10463

Dokumentnummer i F2
2026 - 10463

Sagsnummer i eDoc
2026 - 0165882

TM010a Cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Vesterbro-Kgs. Enghave



Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på en alternativ version af TM010, hvor der gennemføres en undersøgelse inden ansøgning om medfinansiering. Undersøgelsen skal indeholde videre konkretisering af tilslutningspunkterne fra broen og en analyse af konsekvenserne på lokalområdet og trafikale forhold. Endvidere skal undersøgelsen beskrive pris og klimaeffekt af tilslutningsanlæg.

Indhold

I foranalysen er der bl.a. analyseret på geometriske forhold og afledte følgeanlæg, der skal sikre et godt flow for cyklister, undersøgt ejerforhold og ekspropriation, afdækket konsekvenser for havnemiljøet, samt givet et anlægsoverslag. Foranalysen er udvidet til at omfatte mulige brolandingspunkter på hele Enghave Brygge og den del af Islands Brygge, som ligger overfor, bl.a. efter ønske fra beboerne på Enghave Brygge.

Et kort over den foreslåede placering fremgår af bilag 2, og et resume af foranalysen fremgår af bilag 1.

En kommende cykel og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge vil få en samlet bredde på ca. 8 meter med en 4,5 meter bred dobbeltrettet cykelsti, der har en kapacitet til ca. 15-25.000 cyklister dagligt. Til sammenligning er cykelstien på Lille Langebro 4 meter bred. Det bliver en oplukkelig bro, men broen tilpasses samtidigt sejlrunden, så større både kan sejle gennem, og aktiviteterne på vand kan opretholdes som i dag. Desuden anlægges den med en frihøjde så høj, at havnebussen kan sejle under uden åbning af broen.

Broens tracé (linjeføring) krummer i bløde sving og vil blive optimeret i næste projektfase, så den evt. kan tilpasses den kommende træbrygge ud for Myrholm på Enghave Brygge. Dog må det forventes, at træbryggen muligvis skal flyttes eller tilpasses. Broens placering i forhold til de eksisterende havnebusstoppesteder undersøges ligeledes.



En af de vigtigste faktorer for broens udformning er tilkørselsforholdene på Andrei Sakharovs Vej på Lyngholm, der er en ensrettet kørebane på 3,65 meter med 1,5 meter fortov og 3,35 meter kajpromenade, hvor der står ni, nedgravede affaldsbeholdere og ni unge løvfældende træer. Mellem kørebane og fortov er der en såkaldt flexzone på 1,5 meter med cykelparkering, afsætningspladser for køretøjer og plantebede med fem unge løvfældende træer langs med vejen.

De eksisterende forhold gør brolanding meget kompliceret og lever ikke op til projektets minimumskrav på 4 meter til en dobbeltrettet cykelsti. For at gøre plads til dette udvides kajen tilsvarende, og det undersøges i projektet om cykelsti og andre trafikanter kan adskilles, samtidig med at eksisterende funktioner herunder flexzone og promenade opretholdes. En udvidelse af kajen vil være på bekostning af kanalbyens karakter, der ændres markant, da adgang til vandoverflade mindskes både fysisk og visuelt. Som konsekvens vil ca. ti bådpladser på sydsiden af kanalen fjernes. Dertil skal de to broer, der forbinder Lyngholm med Myrholm, ombygges og tilpasses. Desuden skal trafikforholdene i det nordvestlige hjørne af Lyngholm, hvor flere veje mødes, undersøges, sådan at der kan skabes en god trafikal løsning. Det undersøges også, om der skal etableres et signalreguleret kryds eller andre trafikale foranstaltninger i krydset Albert Schweitzers Vej/Nelson Mandelas Allé ifm. broforbindelsen. Udvidelse af kajen og reducere i kanalens bredde kræver et tillæg til lokalplan nr. 494 Enghave Brygge. Myndighedsbehandlingen mv. ifm. tilladelsen vil finde sted sideløbende med projekteringsperiode og arkitektkonkurrence, hvorfor det ikke påvirker den samlede tidsplan.

På Islands Brygge-siden lander broen på Sirius plads, hvor der er etableret en sti til fodgængere som forberedelse for tilslutning af broen. Der etableres fodgængerovergange (krydsningsheller) for gående og en ny 4,5 meter bred dobbeltrettet cykelsti til cykeltrafikken nord for gangstien ud til Islands Brygge. Det terrasselignende opholdsområde med byinventar og grønne arealer på Sirius Plads skal delvist inddrages til den nye cykelsti.

Med dette budgetnotat igangsætter teknik- og miljøforvaltningen et arbejde med at få konkretiseret broens landingspunkter på Sirius Plads og Lyngholmen samt yderligere analyser af trafikale og byrumsmæssige konsekvenser ved disse landingspunkter. Der vil desuden blive lavet analyser af forholdene længere ind på Enghave Brygge og Islands Brygge ved denne cykel- og gangforbindelse. Arbejdet vil foregå i dialog med beboere og brugere fra begge lokalområder. Efterfølgende laves en ansøgning til cykelpuljen 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at svaret på ansøgningen foreligger inden forhandlinger om budget 2026. I 2025 afsættes midler til håndtering af øget borgerinddragelse og dialog. Således er der ikke midler til den videre projektering af broen i 2025. Den videre projektering af broen vil afvente finansiering ved Budget 2026, hvorefter projektet kan opstartes. Derfor vil etableringen af broen forventelig afslutte ultimo 2030.

Med Infrastrukturplan 2035 er der afsat i alt 3 mia. kr. til at fremme cyklisme i perioden 2022-2035. Der er udmøntet 420 mio. kr. i forbindelse med Cyklens år 2022 og 154 mio. kr. i 2023. I perioden 2023 -2025 er der samlet afsat 680 mio. kr. til udmøntning, herunder medfinansiering af kommunal cykelinfrastruktur igennem den nationale Cykelpulje. De resterende midler til cykelfremme i infrastrukturplan 2035 er endnu ikke udmøntet, men det forventes, at der vil være en årlig national Cykelpulje frem mod 2035. Den nationale Cykelpulje medfinansierer kommunale cykelprojekter. Der kan normalvis opnås 40-50 pct. støtte afhængigt af projektets indhold.

Det er en betingelse for tildeling af tilskud fra cykelpuljen, at der er tale om et projekt, hvis gennemførelse er afhængig af dette tilskud. Tilskudsmodtager skal ved evt. tilsagn være i



stand til at skrive under på, at projektgennemførelsen ikke ville kunne finde sted i samme omfang, på samme tidspunkt eller inden for samme tidsramme uden det bevilligede tilskud.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2024-2025. Analysen forventes færdig medio 2025. Selve broen forventes ibrugtaget ultimo 2030.

Tabel 21 Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Videre projektering og arkitektkonkurrence mhp. ansøgning om medfinansiering	Anlæg	2.200	300			2.500
Udgifter i alt		2.200	300	0	0	2.500

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet ikke er kompliceret, og der er derfor ikke afsat anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.500				1.500	1.500*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	700	300			1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt			2.200	300	0	0	2.500	2.500*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende										
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	x	Valby		Amager Øst		
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	x	
Adresse/lokalitet: Mellem Enghave Brygge og Islands Brygge										

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ved Overførselssagen 2021-2022 afsat 1,6 mio. kr. til udarbejdelsen af foranalysen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022
Overførselssagen 2021-2022	1.600
Afsatte midler i alt	1.600

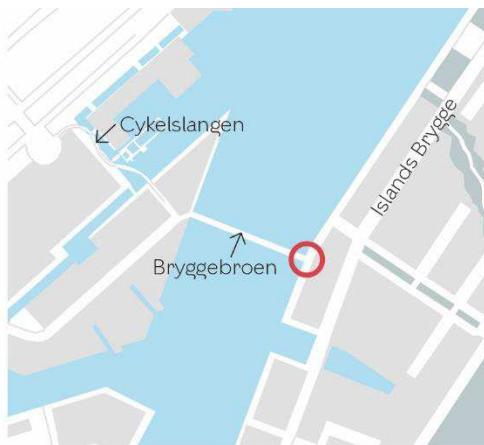


Bilag

Bilag 1. Foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Bilag 2. Kort over cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

TM40 Markering mellem bryggebroen og Axel Heides Gade



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

Resumé

Budgetnotatet indeholder en foranalyse af, hvordan forholdene kan forbedres for gående og cyklende på havnepromenaden mellem Bryggebroen og Axel Heides gade.

Budgetnotatet indeholder flere scenarier, hvorfor den endelige beslutning og økonomien afhænger af den politiske prioritering:

- Scenarie 1. Foranalyse af landingsområdet og forbindelsen til Axel Heides Gade
- Scenarie 2. Foranalyse af Bryggebroen, landingsområdet og forbindelsen til Axel Heides Gade

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024 blevet bestilt et budgetnotat om markering mellem Bryggebroen og Axel Heides Gade.

Forvaltningen vil i forbindelse med den igangværende renovering af belægningen på broen gennemføre en kommunikationsindsats, herunder skiltning, om at udvise hensyn til andre trafikanter. Dette udføres indenfor Teknik- og miljøudvalgets eksisterende bevillinger.

Teknik- og Miljøforvaltningen besvarede 12. marts 2013 et politikerspørgsmål fra Niels E. Bjerrum (A) om samme emne. Budgetnotatet tager udgangspunkt heri.

Den overordnede udformning af Bryggebroens landing på Islands Brygge er udført ud fra principperne om "Shared Space". Det betyder, at der er lagt op til gensidig hensyntagen til og opmærksomhed trafikanterne i mellem. En sådan løsning kan for nogle trafikanter opleves utryk, hvilket bliver forstærket af, at cyklerne kommer hurtigt ned fra broen.

På baggrund af erfaringerne fra Bryggebroen er forvaltningen opmærksom på vigtigheden af tydeligere markering af, hvor cyklister og fodgængere færdes (adskilt og sammen) i fremtidige tilsvarende brolandinger. Særligt er det vigtigt, at fodgængere kan krydse cyklisternes færdselsretninger i to tempi.

En sådan løsning kan ikke umiddelbart udføres med den nuværende udformning, da det vil kræve en større ombygning af landingsområdet og brokonstruktionen.



En ombygning vil forudsætte en foranalyse. Analysen vil desuden forholde sig til de aktuelle planer om en sydlig metro-linje (M5), der kan medføre ændringer af forholdene i området.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder to scenarier. Det første scenarie vil kun analysere landingsområdet ved Bryggebroen og forbindelsen til Axel Heides Gade. Scenarie 2 vil også analysere, hvordan Bryggebroen kan udformes og ombygges for at lave den bedste løsning.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at scenarie 2 vælges.

Scenarie 1. Foranalyse af landingsområdet og forbindelsen til Axel Heides Gade (0,7 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)

Der gennemføres en foranalyse, der vurderer mulighederne for en ændring af forholdene fra "Shared Space" som i dag til en klar prioritering og anvisning for cyklister og fodgængere på stedet.

Udformningen med "Shared Space" i landingsområdet betyder, at cyklisterne sænker farten. Et dedikeret cykelområde vil formodentlig øge hastigheden for cyklisterne, hvilket kan have en betydning for trafiksikkerheden.

Analysen i scenarie 1 forventes afsluttet i april 2025, og resultaterne forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i foråret 2025 forud for forhandlingerne om Budget 2026.

Scenarie 2. Foranalyse af Bryggebroen, landingsområdet og forbindelsen til Axel Heides Gade (1,2 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)

Udover analyserne for scenarie 1 analyseres i dette scenarie også, hvordan Bryggebroen kan udformes mod landingsområdet på Islands brygge. Dette vil formentlig skabe den bedst mulige løsning for cyklister og fodgængere.

Analysen i scenarie 2 forventes afsluttet i april 2025, og resultaterne forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i foråret 2025 forud for forhandlingerne om Budget 2026.

Økonomi

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Foranalyse	Anlæg	360	360			720
Udgifter i alt, scenarie 1		360	360	0	0	720

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Foranalyse	Anlæg	610	610			1.220
Udgifter i alt, scenarie 2		610	610	0	0	1.220

Risikovurdering

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



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	200	200			400	400*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	160	160			320	320*
Anlægsudgifter i alt			360	360	0	0	720	720*

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	325	325			650	650*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	285	285			570	570*
Anlægsudgifter i alt			610	610	0	0	1.220	1.220*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		X
Adresse/lokalitet: Havnepromenaden mellem Bryggebroen og Axel Heides Gade						

Høring

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

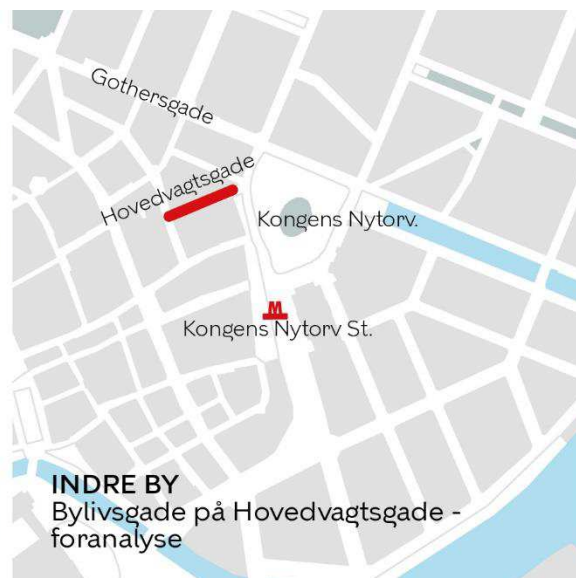
Henvisninger

[12.03.24 - svar til Niels E. Bjerrum \(A\) om den trafikale situation ved Bryggebroen.pdf \(kk.dk\)](#)

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM174 Bylivsgade på Hovedvagtsgade, Indre By - foranalyse



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat vedr. en foranalyse om bylivsgade på Hovedvagtsgade til forhandlingerne om Budget 2024.

Indhold

Hovedvagtsgade ligger mellem Kongens Nytorv og Ny Østergade i Indre By. Gaden består af en asfalteret ensrettet vejbane med to fortove. Der er p-pladser i begge sider afbrudt af udeserveringer og cykelparkering i hver ende. Gaden indeholder et bredt udvalg af butikker, caféer og restauranter i stueetagen samt kontor og beboelse i de øvre etager. Foranalysen skal undersøge mulighederne for at skabe en bylivsgade, som tilgodeser gående og cyklister samt har flere opholdsmuligheder og grønne elementer.

Gaden er omfattet af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen. Planen indeholder bl.a. nedlæggelse af parkeringspladser til fordel for en mere hensigtsmæssig cykelparkering. Det forventes afklaret ultimo 2023, hvilke bilparkeringspladser i Hovedvagtsgade, der bliver besluttet nedlagt. Foranalysens løsningsscenarier afhænger af hvilke bilparkeringspladser, der besluttet nedlagt.

Hovedvagtsgade er derudover ikke inkluderet i Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyens øvrige tiltag, men foranalysen skal koordineres med den.

Foranalysen skal undersøge mulighederne for at udvikle en bylivsgade på Hovedvagtsgade og vil indeholde følgende:

- Undersøgelse af planmæssige bindinger
- Undersøgelse af trafikale forhold herunder bil- og cykelparkeringsforhold
- Registreringer af fysiske forhold herunder egenartsanalyse, vandforhold, (regnvand og skybrud), jordforhold, lednings- og geologiske forhold samt vurdering af opholdsmuligheder og muligheder for begrønning
- Udarbejdelse af forskellige løsningsscenarier
- Inddragelse af interessenter
- Dialog og afklaring med relevante myndigheder
- Udarbejdelse af estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for løsningsscenarierne



Udarbejdelsen af foranalysen vil ske i samarbejde med relevante interessenter herunder Indre By Lokaludvalg, øvrige forvaltninger, borgere, grundejere, interesseorganisationer, virksomheder og institutioner mv.

Etableringen af en bylivsgade i Hovedvagtsgade forventes at kunne gennemføres for estimeret ca. 4-8 mio. kr. Estimatet er behæftet med stor usikkerhed, og det vil blive kvalificeret i forbindelse med foranalysen.

Foranalysens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal af 2025 forud for forhandlingerne om Budget 2026.

Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i perioden 2024-2025. Foranalysen forventes færdig i maj 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 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. – 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Foranalyse	Anlæg	550	250			800
Udgifter i alt		550	250	0	0	800

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	250	150			400	400*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	300	100			400	400*
Anlægsudgifter i alt			550	250	0	0	800	800*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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



Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM125 Cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen, Indre By og Østerbro



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune



Baggrund

Partierne bag principaftalen for Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025 har bestilt et budgetnotat vedr. en foranalyse om en mulig cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen.

Indhold

I Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat 2 mio. kr. til en foranalyse af en cykel- og gangbro over havnen mellem Nordre Toldbod/Langelinie og Refshaleøen. Foranalysens resultater blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 13. juni 2022 og blev en del af forhandlingerne om Budget 2023, hvor der ikke blev afsat midler til en videre proces. Den nærværende foranalyse bygger videre på denne foranalyse, hvor der blev fremført problematikker vedr. den høje skibstrafik i Yderhavnen. De mange skibe vil medføre hyppige og mange broåbninger, der vil være til gene for cykeltrafikken. Dette skønnes også at være en begrænsende faktor for skibstrafikken og havnemiljøet i Yderhavnen.

På baggrund af disse problematikker omfatter dette budgetnotat tre initiativer, som kan indgå i en udvidet foranalyse af en cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen. En foranalyse forventes færdig i foråret 2025 og forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2025. Initiativerne kan vælges både samlet eller hver for sig. Ved en samlet foranalyse, vurderer forvaltningen, at der er en synergieffekt, og omkostningerne derfor mindskes med 0,9 mio. kr. jf. økonomitabellerne nedenfor.

Initiativ 1. Foranalyse af en tunnelforbindelse (1,7 mio. kr. i anlæg)

Initiativ 1 indeholder en foranalyse af mulighederne for at anlægge en tunnel mellem Østerbro og Refshaleøen, som vil danne grundlag for et anlægsoverslag inklusive udgifter til den fremtidige drift.

Analysen af en tunnelforbindelse vil afdække:

- Kvalificering af linjeføring samt de nødvendige anlægstiltag, herunder mulige udfordringer og bindinger i lokalplaner eller kommuneplanen.
- Klarlægning af tekniske forudsætninger, krav og vurdering af mulig placering og udformning af tunnelen.



- Muligheder samt fordele og ulemper ift. forskellige adgangsforhold (ramper, rulletrapper/elevatore) samt undersøgelse af mulige tilkørsels-, belægnings- og belysningsforhold i tunnelen og i området omkring indgangspartierne, samt illustrationer/renderinger af, hvordan de indgår i byrummet.
- Klarlægning af forskellige risici i anlægsprojektet – fx lednings- og funderingsforhold, miljømæssig påvirkning m.m.
- Afdækning af konsekvenser for nærmiljøet og grænseflader til nærområdet – særligt i forhold til aktiviteterne i Københavns ydre havn samt igangværende og planlagte byggerier, herunder den kommende byudvikling på Refshaleøen.
- Afklaring af nødvendige ejerforhold og eventuelle ekspropriationer.
- Gennemførelse af interesse- og trafikanalyser samt visualiseringer af mulige tunnelløsninger.

Foranalysen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal 2025. Anlægsudgifter forventes ca. at være på mellem 0,9 – 1,2 mia. kr. Drift og vedligehold skønnes at være på ca. 10-15 mio. kr. årligt.

Initiativ 2. Foranalyse af pendulfærgefart (1,2 mio. kr. i anlæg)

Initiativ 2 indeholder en foranalyse af en pendulfærgefart mellem Østerbro og Refshaleøen, som vil danne grundlag for et anlægsoverslag inklusivt udgifter til den fremtidige drift.

Analysen af en pendulfærgefart vil afdække:

- Kvalificering af placering af færgelejer og ladestation samt de nødvendige anlægstiltag, herunder mulige udfordringer i lokalplaner eller kommuneplanen.
- Trafikanalyse og afdækning af kapaciteten for antallet af daglige cyklister.
- Skitsering af geometri af færgelejer og indordning i eksisterende stinet, byrum og havneområde.
- Undersøgelse af mulige tilkørsels-, belægnings- og belysningsforhold samt venteområder omkring færgelejerne.
- Afklaring af ejerforhold og eventuelle ekspropriationer.
- Gennemførelse af interessentanalyse samt visualiseringer af mulige færgelejer og tilkørselsveje.
- Trafikanalyse af cyklist- og fodgængertrafik i forhold til udbygningstakten af Refshaleøen og Lynetteholm.
- Kvalificering af færgernes størrelse, indretning og mulighed for tilpasning af regler fx ift. krav om siddepladser.
- Risikoanalyse af kollision med krydsende skibstrafik og tiltag for reduktion af risici.
- Kvalificering af sejlplaner ift. den varierende trafikale belastning.
- Anlægsomkostninger inkl. anskaffelse af færger.
- Drift- og vedligeholdelsesudgifter for forskellige sejlplaner med inddragelse af MOVIA.

Foranalysen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal 2025. Anlægsudgifter forventes ca. at være på ca. 0,2 mia. kr. Drift og vedligehold skønnes at være på ca. 50-60 mio. kr. årligt.

Initiativ 3. Foranalyse af broløsning (1,5 mio. kr. i anlæg)

Initiativ 3 indeholder en udvidet foranalyse af en broløsning mellem Østerbro og Refshaleøen, som vil danne grundlag for et anlægsoverslag inklusive udgifter til den fremtidige drift samt afdække relevante forhold om skibstrafikken.

Hvis gennemsejlingsbredden under broen reduceres fra ca. 60 m til 35 m, så krydstogtskibe ikke kan få adgang til Nordre Toldbod, vil åbningstiden på broen kunne reduceres en smule. Ydermere vil broen blive billigere.



Desuden vil forvaltningen undersøge en brolanding syd for Langelinie Lystbådehavn. Dette indebærer afdækning af muligheden for at få en dispensation fra beskyttelseszoner omkring Kastellet og evt. fra Kastellets fredning. Desuden skal konflikt punktet mellem de mange turister i området omkring Den Lille Havfrue og hurtige københavnske cyklister adresseres.

Da udfordringen ved en broløsning er de mange broåbninger, vil den udvidede foranalyse indeholde en afdækning af mulighederne for en broløsning med fx en væsentligt højere gennemsejlingshøjde, sådan at broåbningstiden kan reduceres uden væsentlig ulempe for skibstrafikken. Dette vil lade en større del af skibstrafikken sejle under broen, men vil til gengæld kræve lange og/eller snoede ramper på land. Dette lå uden for opgavestillingen for den tidligere foranalyse.

Analysen af en broløsning vil afdække:

- Anlægsomkostninger ved anlæg af en bro med et åbningsfag tilpasset gennemsejling af andre fartøjer end krydstogtskibe. Herunder mulig gennemsejling udenfor åbningsfaget af mindre både, inkl. Havnebusserne.
- Kvalificering af linjeføring samt de nødvendige anlægstiltag, herunder mulige udfordringer og bindinger i lokalplaner eller kommuneplanen, herunder mulighed for placering syd for Langelinie Lystbådehavn.
- Analyse af skibstrafikken, herunder skibenes højde som dels skal føre til en afdækning af, hvilke krav, fordele og ulemper det vil stille til udformning af en bro, hvis antal broåbninger skal reduceres.
- Kvalificering af rampernes placering og udformning ved en væsentlig højere gennemsejlingshøjde samt de nødvendige anlægstiltag, herunder mulige udfordringer i lokalplaner eller kommuneplanen.
- Undersøgelse af mulige tilkørsels-, belægnings- og belysningsforhold på broen og i området omkring brolandingerne.
- Afklaring af ejerforhold og eventuelle ekspropriationer.
- Afklaring om hvorvidt der kan gives dispensation fra fortidsmindefredninger, beskyttelseslinjer omkring disse, søbeskyttelseslinjer og arealfredning.
- Gennemførelse af interessentanalyser samt visualiseringer af mulige broløsninger.
- Udarbejdelse af en udvidet trafikanalyse omhandlende broens trafikale effekter sammenlignet med en situation uden en ny forbindelse over havnen, samt ventetider for cyklister såvel som skibe.
- Undersøgelse af om gennemsejlingsfaget kan etableres på et andet sted end åbningsfaget ("Bryggebro-løsning")
- Afklaring af om proces ift. VVM-undersøgelser, lokalplan m.m.
- En generel havneanalyse med særligt fokus på skibs- og sejltrafik samt sejlerkultur og -miljø i Københavns havn. Herunder en analyse af trafikstrømme både over og under broen. Der vil muligvis være behov for en kvalitativ indsamling af skibstrafikdata, da AIS-data bl.a. ikke omfatter alle sejlbåde.

Foranalysen udarbejdes med inddragelse af Økonomiforvaltningen, og den forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal 2025.

For alle tre initiativer udarbejdes en CO₂-beregning, der skal sammenlignes med en CO₂-beregning for broløsningen fra den foreliggende foranalyse (der også udarbejdes). Dertil udarbejdes en trafikanalyse, der har til formål at undersøge antallet af ture, der ændres fra bil til cykel, for at regne på den positive CO₂-effekt.

Anlægsudgifter forventes ca. at være på 0,5 mia. kr. Drift og vedligehold skønnes at være på ca. 10-15 mio. kr. årligt.



I regeringens Infrastrukturplan 2035 vedtaget den 28. juni 2021 fremgår det, at der er afsat "150 mio. kr. til en cykelbro". Forligskredsen bag Infrastrukturplanen 2035 har sidenhen besluttet, at de 150 mio. kr. går tilbage i den kommunale cykelpulje. Det er forsat muligt at søge midler fra den kommunale cykelpulje, hvis projektet genoptages. Desuden kan mulig medfinansiering undersøges.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i 2024 og 2025.

Foranalyserne forventes færdige i maj 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i 2024 og 2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2024.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Foranalyse af en tunnelforbindelse</i>						
Udarbejdelse af foranalyse	Anlæg	1.200	500			1.700
Initiativ 1 i alt		1.200	500	0	0	1.700
<i>Initiativ 2. Foranalyse af pendulfærgefart</i>						
Udarbejdelse af foranalyse	Anlæg	800	400			1.200
Initiativ 2 i alt		800	400	0	0	1.200
<i>Initiativ 3. Foranalyse af broløsning</i>						
Udarbejdelse af foranalyse	Anlæg	1.000	500			1.500
Initiativ 3 i alt		1.000	500	0	0	1.500
<i>Synergier ved én samlet analyse (initiativ 1, 2 og 3)</i>						
- Anlæg	Anlæg	-600	-300			-900
Synergier i alt		-600	-300	0	0	-900
Udgifter i alt ved alle initiativer inkl. synergier		2.400	1.100	0	0	3.500

Risikovurdering

Der er ingen risici forbundet med udarbejdelse af foranalyserne, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

(1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	900	400			1.300	1.300*



- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000-Ordinær anlæg	300	100			400	400*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000-Ordinær anlæg	600	300			900	900*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000-Ordinær anlæg	200	100			300	300*
- Projektering, initiativ 3	TMU	2000-Ordinær anlæg	750	350			1.100	1.100*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000-Ordinær anlæg	250	150			400	400*
- Projektering, synergi ved alle initiativer	TMU	2000-Ordinær anlæg	-450	-250			-700	-700*
- Udgifter til bygherreorganisation, synergi ved alle initiativer	TMU	2000 - Ordinær anlæg	-150	-50			-200	-200*
Anlægsudgifter i alt			2.400	1.100	0	0	3.500	3.500*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby		Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest	
Adresse/lokalitet: Stykke af vand mellem Indiakaj og Refshalevej							

Høring

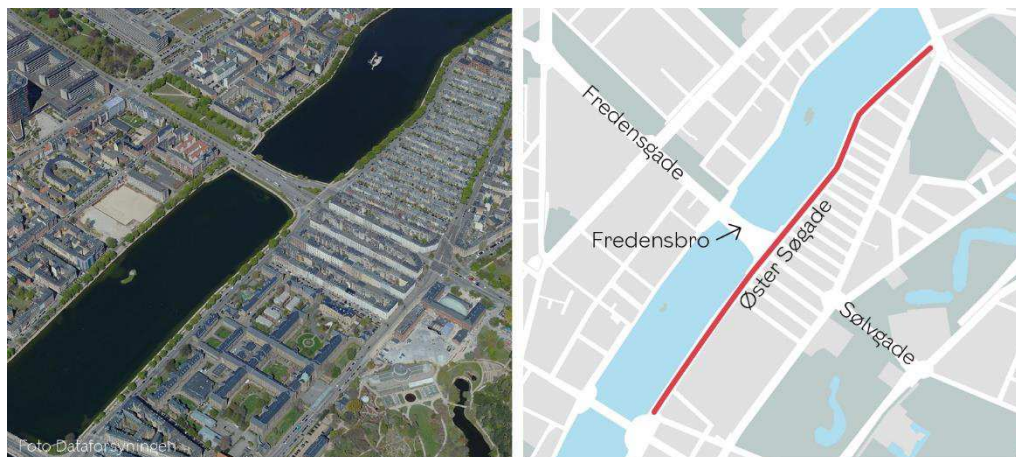
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der blev i Overførelsessagen 2020/2021 afsat 2,0 mio. kr. til en foranalyse af en cykelbro over havnen fra Nordre Toldbod til Refshaleøen. Resultaterne heraf blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget d. 12. juni 2022.

(1.000 kr., løbende p/l)	2021	2022
Overførelsessagen 2020-2021	1.400	600
Afsatte midler i alt	1.400	600

TM29 Foranalyse af ensretning på Øster Søgade



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

Resumé

Budgetnotatet indeholder en foranalyse af ensretning af Øster Søgade, hvor hele eller dele af Øster Søgade ensrettes i nordlig retning ved at fjerne den sydgående trafik langs de indre søer. Det frigjorte areal kan omdannes til et grønt og rekreativt område.

Budgetnotatet indeholder to scenarier, hvorfor den endelige beslutning og økonomien afhænger af den politiske prioritering.

- Scenarie 1. Foranalyse af ensretning af Øster Søgade fra Østerbrogade til Fredensbro
- Scenarie 2. Foranalyse af ensretning af hele Øster Søgade frem til Dronning Louises Bro

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en foranalyse af ensretning af Øster Søgade i nordlig retning til Overførselssagen 2023-2024.

Indhold

Øster Søgade løber på den sydøstlige side langs Sortedamssøen, som strækker sig fra Østerbrogade på Østerbro til Dronning Louises Bro på Nørrebro. Søen er opdelt i to søområder, der adskilles af dæmningen/broen Fredensbro på Fredensgade.

En foranalyse af ensretning af den nordlige strækning langs Sortedamssøen fra Østerbrogade til Fredensbro er beskrevet i scenarie 1, og en foranalyse af ensretning af hele strækningen fra Østerbrogade til Dronning Louises Bro er beskrevet i scenarie 2.

Foranalyserne vil uanset scenarie indeholde en trafikanalyse og en byrumsanalyse, der undersøger mulighederne for at udvide det rekreative areal ved Sortedamssøen mod øst ved at inddrage det eksisterende sydgående spor til biltrafik. I den forbindelse undersøges også potentialet og konsekvenserne ved at flytte skrænten ved stien langs søens kant længere væk fra vandkanten, hvilket gør plads til en bredere sti og et potentielt større grønt område. En flytning af skrænten vil dog potentielt også omfatte træerne langs Øster Søgade, der i dag er kategoriseret som ikoniske.



Foranalysen for begge scenarier vil indeholde følgende:

- Registreringer af fysiske forhold, herunder egenartsanalyse, nedsivnings- og vandforhold (regnvand og skybrud), lednings- og geologiske forhold, jordforhold samt vurdering af eksisterende træer og anden bynatur.
- Afdækning af potentialet i at flytte skrænten langs søens kant længere væk fra vandkanten.
- Afklaring af fredningsmæssige forhold og andre planmæssige bindinger.
- Afdækning af konsekvenser for gadebelysningen.
- Afdækning af konsekvenser for biltrafikkens fremkommelighed, bl.a. på Øster Søgade og Øster Farimagsgade, herunder afklaring om evt. ombygning af de to signalanlæg ved Lille Trianglen og Fredensbro samt konsekvenser for bilparkering og fremkommeligheden for cykeltrafikken.
- Vurdering af den optimale færdselsretning for biltrafikkens ensretning, men ud fra den præmis at sporet længst væk fra søerne beholdes til ensrettet færdsel, og det nuværende sydgående spor fjernes.
- Udarbejdelse af løsningsscenario for strækningen.
- Udarbejdelse af estimeret tidsplan samt økonomi for løsningsscenariet.

Begge foranalyser forventes afsluttet i juni 2025, og resultaterne forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2025 forud for forhandlingerne om Budget 2026.

For begge scenarier gælder, at det først vil være muligt at give et brugbart estimat for omkostningerne ved et kommende anlægsprojekt, når resultaterne af foranalysen foreligger.

Scenarie 1. Foranalyse af ensretning af Øster Søgade ml. Østerbrogade og Fredensbro (1,2 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)

Den nordlige strækning af Øster Søgade langs Sortedamssøen fra Østerbrogade til Fredensbro er i dag klassificeret som en bydelsgade, der skal sikre afvikling af trafikken inden for den enkelte bydel, men hvor gennemkørende biltrafik søges minimeret. Der kører i dag ca. 4.000 biler om dagen. En ensretning af denne strækning vurderes ikke at give anledning til større trafikale konsekvenser for biltrafikken.

Scenarie 2. Foranalyse af ensretning af hele Øster Søgade til Dronning Louises Bro (1,8 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)

Scenarie 2 omhandler hele Øster Søgade fra Østerbrogade til Dronning Louises Bro. Den sydlige del af Øster Søgade fra Fredensbro til Dronning Louises Bro er klassificeret som en regional vej med dertilhørende stor andel gennemkørende biltrafik, ca. 24.000 biler om dagen. Det skyldes, at en stor del af den nord-sydgående gennemkørende biltrafik ml. Tagensvej og Lyngbyvej i nord og H.C. Andersens Boulevard i syd kører på denne del af Øster Søgade. Ensretning af denne strækning vil således have større trafikale konsekvenser for biltrafikken, hvilket kan påvirke flere veje i Indre by.

Derfor vil der i foranalysen i scenarie 2 også blive gennemført trafikale beregninger i Compass-trafikmodellen samt krydssimuleringer af trafikken i området ml. søerne, Sølvgade, Nørre Voldgade og H.C. Andersens Boulevard. Gennem krydssimuleringerne undersøges det om ensretningen vil give anledning til trafikale justeringer på andre veje i området for at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Derudover vurderes, hvor langt ensretningen skal forløbe i krydsene ved Dronning Louises Bro, da Frederiksborggade bl.a. er spærret for gennemkørende biltrafik ved Nørreport, og Vendersgade er ombygget til cykelgade.



Økonomi

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2024 p/l)	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1. Foranalyse af ensretning af Øster Søgade ml. Østerbrogade og Fredensbro</i>						
- Foranalyse	Anlæg	600	600			1.200
Udgifter i alt, scenarie 1		600	600	0	0	1.200

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2024 p/l)	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2. Foranalyse af ensretning af hele Øster Søgade til Dronning Louises Bro</i>						
- Foranalyse	Anlæg	900	900			1.800
Udgifter i alt, scenarie 2		900	900	0	0	1.800

Klima

CO₂-udledningen ved de endelige projekter kendes ikke, men en indledende vurdering vil være, at udledningen ved scenarie 1 vil være forholdsvis uændret, og at CO₂-udledningen ved scenarie 2 kan forventes at stige fra 0-1.000 tons grundet mulig øget bilkørsel.

Risikovurdering

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

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 1

1.000 kr. – 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	400	400			800	800*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	200	200			400	400*
Anlægsudgifter i alt			600	600	0	0	1.200	1.200*

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 2

1.000 kr. – 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	500	500			1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	400	400			800	800*
Anlægsudgifter i alt			900	900	0	0	1.800	1.800*



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

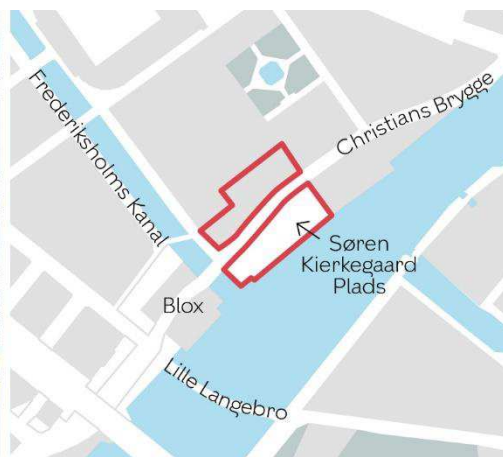
Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Ensretningen af den sydlige del af Øster Søgade (samt den nordlige del af Nørre Søgade) indgår som et tiltag til trafiksaneringsplanen for Indre By, der blev udarbejdet i august 2020 for Københavns Kommune (se side 49): [Trafiksaneringsplan for Indre By i København i forbindelse med etablering af Østlig Ringvej, COWI og LYTT 2020](#).

Det er ikke politisk besluttet at realisere trafiksaneringsplanen for Indre By, som led i etableringen af Østlig Ringvej.

TM33 Omdannelse af Søren Kierkegaards plads til et grønt byrum – foranalyse



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

Resumé

Budgetnotatet indeholder en foranalyse af en omdannelse af Søren Kierkegaards Plads til et grønt byrum.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024 bestilt et budgetnotat om en foranalyse af en omdannelse af Søren Kierkegaards Plads til et grønt byrum.

Indhold

Søren Kirkegaards Plads ligger i Indre By mellem Det Kongelige Bibliotek, Krigsmuseet, Christian IV Bryghus og BLOX. Pladsen er ca. 10.000 m² og deles i to arealer af vejen Christians Brygge, der løber gennem pladsen. Det sydlige areal mod havnefronten er ejet af Det Kongelige Bibliotek, og det nordlige areal er ejet af Slots- og Kulturstyrelsen. På arealet er der i dag 22 træer, der alle er placeret i pladsens nordlige hjørne, mens resten af arealet er belagt med granit, asfalt og skærver. Grundejerne har tilkendegivet, at de er interesseret i at indgå i et samarbejde med Københavns Kommune om en permanent omdannelse af pladsen til et grønt byrum.

Formålet med foranalysen er at afdække, hvilke elementer der skal indgå i et grønt byrum på arealet, så der kan ske en vurdering af, hvilke elementer af et fremtidigt anlægsprojekt, som Københavns Kommune kan yde støtte til. Da Søren Kierkegaards Plads er et areal ejet af staten og dermed et tredjemandsareal, dvs. ikke kommunalt ejet areal, kan kommunen ikke indenfor kommunalfuldmagten anvende midler til at anlægge et grønt byrum. Derfor skal foranalysen klarlægge, hvilke elementer et kommende byrum skal indeholde, og derefter skal kommunen foretage en juridisk vurdering af, hvordan og i hvilket omfang Københavns Kommune kan yde støtte indenfor kommunalfuldmagtsreglerne. Det vil således ikke være kommunen, der anlægges, men kommunen kan muligvis yde støtte til anlæg og/eller drift af enkelte dele.

Foranalysen skal udarbejdes i samarbejde med grundejerne med henblik på, at der udarbejdes et fælles grundlag for det videre arbejde med at omdanne Søren Kirkegårds Plads.

Foranalysen vil indeholde:

- Afklaring af juridiske forhold for et fremtidigt anlægsprojekt i samarbejde med grundejerne (Slots- og Kulturstyrelsen og Det Kongelige Bibliotek), herunder grundejernes interesse i en fremtidig omdannelse af arealet til et grønt byrum



- Afklaring af fremtidig organisering af projektet, herunder afklaring af fremtidigt ejerskab og drift
- Deltagelse i afklaring af mulige finansieringsmodeller, herunder fondsfinansiering for både fremtidigt anlæg og drift i samarbejde med grundejere
- Afklaring af fredningsmæssige forhold og andre planmæssige bindinger, herunder Museumsloven, Kommuneplan 2019, Lokalplan mv.
- Registreringer af fysiske forhold herunder egenartsanalyse, lednings- og geologiske forhold, jordforhold samt vurdering af eksisterende træer og anden bynatur
- Inddragelse af grundejere, lokaludvalg, naboer, omkringliggende institutioner og andre interessenter
- Udarbejdelse af et visionsoplæg og oplæg til fremtidig programmering af det nye grønne byrum inkl. anlægsoverslag og fremtidig drift af arealet
- Juridisk vurdering af hvilke elementer i et kommende grønt byrum som Københavns Kommune vil kunne yde støtte til
- Udarbejdelse af en plan for den videre proces

Foranalysen skal samtænkes med visionerne for Kulturkvarteret og koordineres med øvrige planer og projekter i området, herunder med igangværende og fremtidige arbejder med klimatilpasnings- og skybrudssikring af Slotsholmen samt håndtering af afkoblet hverdagsregn og stormflodssikring.

Foranalysen forventes færdig juni 2025. Foranalysens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt august 2025 forud for forhandlingerne om Budget 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Foranalyse	Anlæg	525	500			1.025
Foranalyse i alt		525	500	0	0	1.025

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	300	300			600	600*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000- Ordinær anlæg	225	200			425	425*
Anlægsudgifter i alt			525	500	0	0	1.025	1.025*



Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						
Bispebjerg		Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest
Adresse/lokalitet: Søren Kirkegårds Plads						

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM119 Randersgade som sikker skolevej, Østerbro - foranalyse



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 12. juni Lokaludvalg Østerbro budgetønske om en foranalyse, der skal afdække mulighederne for at forbedre Randersgade som Skolevej til forhandlingerne om Budget 2024.

Indhold

Randersgade er en gade med tre skoler og hundredvis af skolebørn, der dagligt cykler og går i skole.

Med budgetnotatet gennemføres en foranalyse med inddragelse af de tre skoler, institutioner, Børne- Ungdomsforvaltningen, Østerbro lokaludvalg og øvrige interessenter i området, herunder erhvervsliv og borgere.

Foranalysen skal indeholde en kortlægning af uheld, utryghed, hastighed, trafikmængder m.m. Ligeledes skal foranalysen koordineres med øvrige tiltag i området, herunder klimaprojekter.

Resultaterne af foranalysen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2025.

Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,2 mio. kr. i perioden 2024-2025.

Foranalysen forventes færdig februar 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i perioden.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Foranalyse	Anlæg	900	300			1.200
Udgifter i alt		900	300	0	0	1.200



Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2024 p/l	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
Anlægsudgifter							
- Projektering	2000 - Ordinær anlæg	600	200			800	800*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000 - Ordinær anlæg	300	100			400	400*
Anlægsudgifter i alt		900	300	0	0	1.200	1.200*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

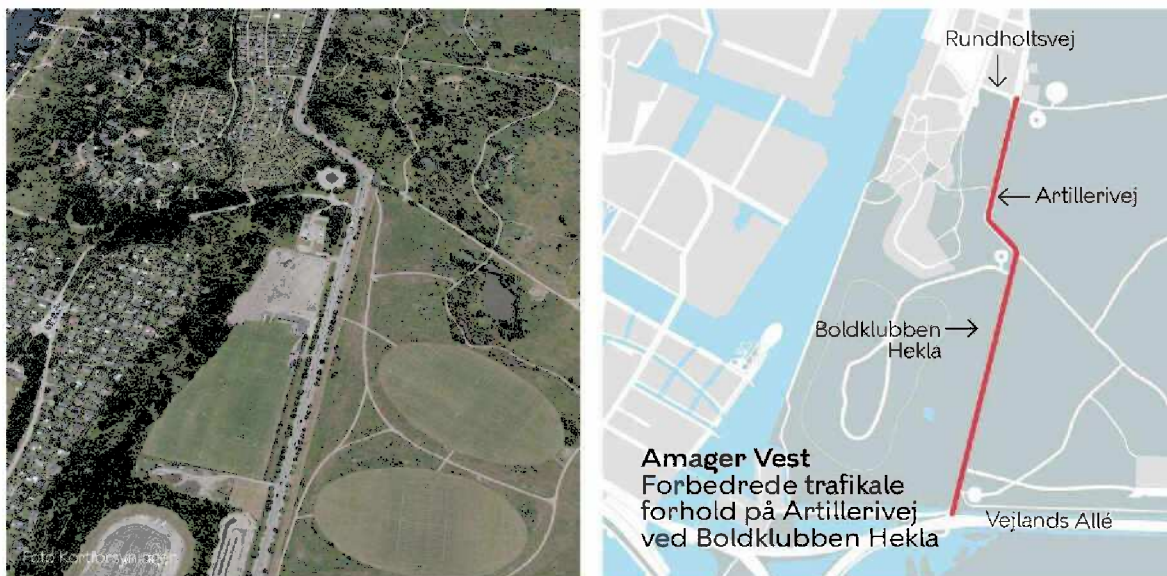
Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM064 Forbedrede trafikale forhold på Artillerivej ved Boldklubben Hekla, Amager Vest - foranalyse



Baggrund

Der er blevet politisk bestilt et budgetnotat om forbedrede trafikale forhold på Artillerivej ved boldklubben Hekla til Budget 2024.

Indhold

Med budgetnotatet afsættes midler til en foranalyse, der vil afdække de trafikale problemstillinger på Artillerivej mellem Vejlands Alle og Rundholtsvej, herunder ved boldklubben Hekla. Hertil inkluderer budgetnotatet forslag til, hvordan forholdene forbedres for bilparkering, cyklister og fodgængere på strækningen. I foranalysen afdækkes muligheder for at imødekomme trafikale udfordringer ift. tryghed for cyklister og gående og parkeringsudfordringer ifm. afvikling af kampe ved boldklubben Hekla. Derudover afdækkes muligheder for at undgå konflikter mellem fodgængere og cyklister, der pt. begge benytter cykelstien, idet der ikke er anlagt fortov.

Foranalysen vil undersøge muligheden for at lave hastighedsdæmpende foranstaltninger på Artillerivej, anlægge midterheller og/eller fodgængerfelter samt muligheden for at udvide de eksisterende cykelstier og anlægge en fodgængersti. Foranalysen vil desuden afsøge muligheden for at anlægge yderligere parkeringspladser i nærheden af boldklubben Hekla samt muligheden for at etablere yderligere cykelparkering og begrønning.

Foranalysen koordineres med den kommende trafikale hastighedsneddæmpning, som indgik i forligsparternes beslutning fra Budget 2022 om at sænke hastigheden på Artillerivej, udbygning af Vejlands Kvarter og eventuelle andre planer i området. Foranalysen vil hertil blive udført i samarbejde med Amager Vest Lokaludvalg samt have- og sportsforeninger i området, herunder boldklubben Hekla. Foranalysen vil munde ud i et dispositionsforslag med tilhørende anlægsoverslag.

Teknik- og Miljøudvalget forventes forelagt foranalysens resultater i efteråret 2025 forud for Budget 2026. Et kommende anlægsprojekt estimeres til at koste mellem 10-50 mio. kr.



Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i perioden 2024-2025.

Foranalysen forventes færdig i september 2025. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2024-2025 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. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	I alt
Foranalyse	Anlæg	900	600		1.500
Udgifter i alt		900	600	0	1.500

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2024 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	600	400			1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	300	200			500	500*
Anlægsudgifter i alt			900	600	0	0	1.500	1.500*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		X
Adresse/lokalitet: Artillerivej mellem Vejlands Allé og Rundholtsvej, herunder ved boldklubben Hekla						

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.

ØK82 Afdækning af mulighed for at sælge vejareal på Strandboulevarden til opførelse af privat underjordisk p-anlæg og efterfølgende leje af p-pladser

Baggrund

Overborgmesteren (S) har rejst et budgetønske om afdækning af mulighederne for at skabe underjordisk parkering ved at udbyde en del af Strandboulevarden til salg for opførelse af privat underjordisk parkeringsanlæg evt. med henblik på, at kommunen kan leje dele af anlægget til beboerparkering.

Indhold

Budgetønsket vedrører afdækning af mulighederne for at sælge retten til at etablere et underjordisk parkeringsanlæg under Strandboulevarden.

Indledningsvist vil Økonomiforvaltningen (ØKF) undersøge, om der må forventes at være den fornødne kommercielle interesse hos private aktører til etablering af et p-anlæg under Strandboulevarden, og om dette i givet fald vil forudsætte, at kommunen lejer et antal p-pladser i anlægget i en periode. Undersøgelsen forventes at blive gennemført dels ved markedsdialog og dels ved ekstern rådgiver.

Undersøgelse af trafikale forhold

Såfremt det afdækkes, at der er kommerciel interesse i at etablere et privat parkeringsanlæg, undersøges det, hvor det er muligt at placere et parkeringsanlæg under vejareal på Strandboulevarden. Opgaven udbydes til en rådgiver, og der tages afsæt i tidligere udført screening på Strandboulevarden i 2016. Der foretages trafikberegninger i COMPASS og anvendes seneste parkeringstællinger for at vurdere, dels, hvor et underjordisk parkeringsanlæg trafikalt kan indpasses, dels hvor behovet for parkeringspladser i området er størst, og dels hvor anlægget bedst muligt kan trafikbetjenes fra. Analysen tager udgangspunkt i den fremtidige indretning af Strandboulevarden, hvor store dele af boulevarden på overfladen er nedbygget i afviklingskapacitet med ét kørspej i hver retning fra ca. Vordingborggade til ca. Østbanegade, og hvor der på en stor del af strækningen er placeret et større bygværk – skybrudstunnel – ca. 6 meter under terræn.

Foranalyse af de forventede krav til anlæg og etablering af parkeringsanlæg

Efter udført screening vil en foranalyse afdække de forventede krav til anlæg og etablering af parkeringsanlæg på den bedst egnede lokation. Derudover vil foranalysen undersøge krav til fundament (fx jordforhold og kabler) og konstruktioner, herunder eventuelle krav til lokalplaner ved større parkeringsanlæg.

Analysen vil inddrage erfaringer og resultater fra tidligere forundersøgelser på etablering af parkeringsanlæg, både overjordiske og underjordiske, for at vurdere, om de lokationer, der er undersøgt i den forbindelse, kan være egnede til denne type parkeringsløsning. Det kan fx være foranalyse af underjordiske p-anlæg ved Baggesensgade, Otto Krabbes Plads, Fridtjof Hansens Plads og Strandboulevarden, som er gennemført i 2016.

Foranalysen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor kun én lokation undersøges for krav til etablering af p-anlæg.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt resultatet af forundersøgelsen foråret 2025.

Salg af vejareal og leje af beboerparkeringspladser

Såfremt der kan findes et egnet vejareal, vil ØKF forberede vejarealet til salg.

Udbuddet af vejarealet kan ske på vilkår om, at Københavns Kommune skal leje et bestemt antal p-pladser til beboerparkering i anlægget i en nærmere angiven periode.

Salg af kommunalt vejareal til opførelse af privat underjordisk p-anlæg kendes fra Dantes Plads, som Borgerrepræsentationen i 2018 – i forlængelse af Parkeringsforliget fra 2011 – besluttede at udbyde til salg med henblik på opførelse af et privat underjordisk p-anlæg. Københavns Kommune betingede sig ved salget, at pladsen over jorden blev retableret efter endt byggeri med udgangspunkt i det eksisterende udtryk.

Forventet effekt og opfølgning

Etablering af en underjordisk parkeringskælder med eller uden borgerparkering vil gøre det nemmere at finde en parkeringsplads og dermed forventeligt reducere søgetrafik.

Økonomi

Foranalysen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor kun én lokation undersøger for krav til etablering af p-anlæg.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr., 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	I alt
Undersøgelse vedr. salg af vejareal og leje	Service	300	0	0	300
Forberedelse af salg	Service	0	200	100	300
Undersøgelse af trafikale forhold	Anlæg	400	0	0	400
Foranalyse	Anlæg	300	800	200	1.300
Udgifter i alt		1.000	1.000	300	2.300

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Udbuddet forudsætter godkendelse fra Indenrigs- og Boligministeriet, da der vil være tale om "sale and lease back". Der skal endvidere deponeres et beløb svarende til lejemålets værdi.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2023-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2023-2025.

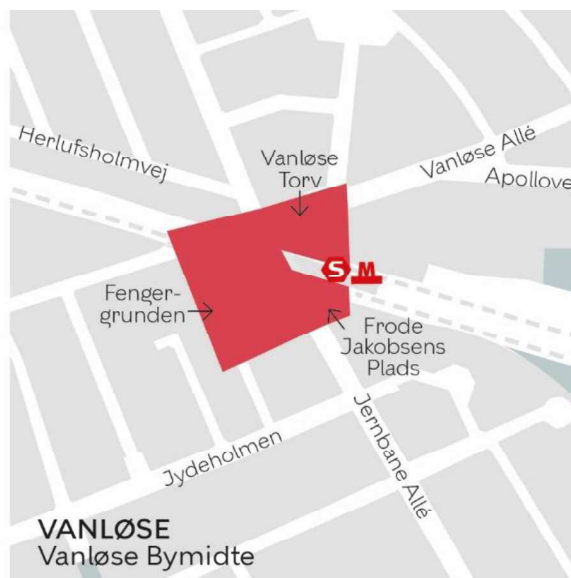
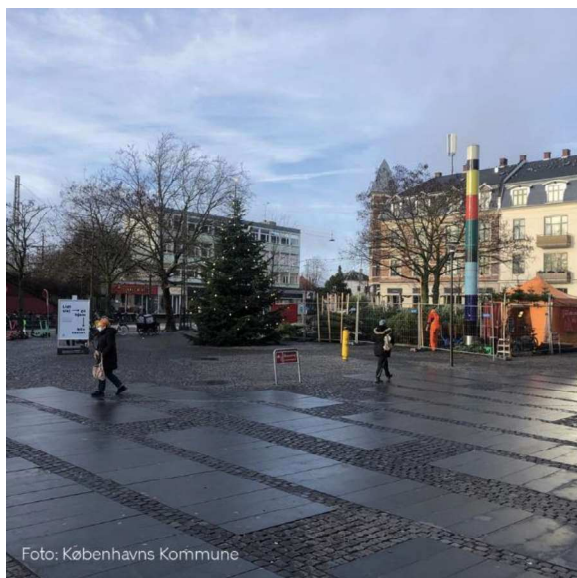
ØKF påbegynder markedsundersøgelsen i januar 2023. TMF forventer at påbegynde screeningen i maj 2023 efter forventet afdækning af den kommercielle interesse i etableringen af et privat parkeringsanlæg. Screening for ventes færdiggjort i oktober 2023. Den efterfølgende foranalyse forventes færdig i januar 2025. Resultatet af markedsundersøgelsen, screeningen og foranalysen samt forslag til videre proces herunder muligheder for udbud forelægges TMU primo 2025 og herefter ØU og BR.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Udgifter til service

(1.000 kr., 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	I alt
Undersøgelse vedr. salg af vejareal og leje	ØU	1170, KEID Service	300	0	0	300
Forberedelse af salg	ØU	1170, KEID Service	0	200	100	300
Serviceudgifter i alt			300	200	100	600

TM85 Vanløse bymidte, Vanløse – foranalyse



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en foranalyse af mulighederne for at skabe en sammenhængende, funktionel og indbydende bymidte i Vanløse til Budget 2023.

Indhold

Vanløse Torv, Frode Jakobsens Plads og Fengergrunden ligger i centrum af Vanløse og udgør Vanløse bymidte ved Vanløse Station, hvorfra man kan køre med S-tog og Metro. Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads er placeret henholdsvis nord og syd for Vanløse Station, mens Fengergrunden ligger vest for stationen. Vanløse Torv, der er belagt med fliser og chaussesten, er i år 2004 anlagt som et åbent offentligt byrum med enkelte træer og muligheder for ophold. Der er ikke mulighed for cykelparkering i stativ på torvet. Frode Jakobsens Plads indeholder en indhegnet udendørsservering, og der er adgang til Vanløse Kulturhus fra pladsen. Derudover anvendes pladsen i høj grad til cykelparkering i stativ. Vest for Frode Jakobsens Plads ligger Fengergrunden, der ikke har haft aktiviteter i mange år.

Vanløse Torv er ejet af Københavns Kommune. Frode Jakobsen Plads og Fengergrunden er privatejet.

Foranalyse (0,6 mio. kr. i anlæg i 2023-2024)

Foranalysen vil undersøge mulighederne for at skabe en attraktiv bymidte med et sammenhængende, funktionelt og indbydende byrum på de nuværende byrumsarealer.

Foranalysen vil indeholde:

- Indledende registreringer af de fysiske forhold, herunder egenartsanalyse, og kortlægning af ejerforhold samt aktuelle planer for området.
- Inddragelse af lokaludvalg, borgere, grundejere, DSB, Metroselskabet, Movia og andre relevante interessenter.
- Afklare handlemuligheder ift. at inddrage de tre arealer i en sammenhængende byrumsløsning og undersøge muligheder for medfinansiering af et fremtidigt anlægsprojekt.
- Afklare fremtidige driftsforhold ved inddragelse af de private arealer i en sammenhængende byrumsløsning.



- Forskellige løsningsscenarier for en sammenhængende og indbydende bymidte afhængig af, hvilke grundejere der er interesseret i et fremtidigt projekt.
- Estimeret anlægs- og driftsbudget samt overordnet tidsplan for løsningsscenarierne.

Foranalysen koordineres med øvrige planer og projekter i området.

Foranalysens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025.

Et kommende anlægsprojekt vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 10-15 mio. kr. Estimatet kvalificeres i forbindelse med foranalysen.

Tilvalg til foranalyse: Trafikanalyse (0,8 mio. kr. i anlæg i 2023-2024)

Såfremt det er politisk ønsket, kan mulighederne for at inddrage vejarealer på henholdsvis Vanløse Allé og Jernbane Allé for at skabe en sammenhængende bymidte også undersøges i foranalysen. I så fald forudsætter det en trafikanalyse.

Vanløse Allé er udpeget som bydelsgade i kommuneplanen. Bydelsgaderne skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken inden for de enkelte bydele, og bustrafikkens og cykeltrafikkens fremkommelighed skal prioriteres højere end biltrafikkens.

I trafikanalysen undersøges:

- Konsekvenser for bussernes fremkommelighed ved en eventuel inddragelse af vejarealer.
- Konsekvenser for trafikken på de omkringliggende lokal/boligveje, som er private fællesveje.
- Muligheder for overtagelse af omkringliggende private fællesveje til offentlig vej, såfremt der fremover vil være mere end 50 % gennemkørende trafik på vejene.

Et kommende anlægsprojekt med inddragelse af vejarealer vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 30-40 mio. kr. Estimatet kvalificeres i forbindelse med foranalysen.

Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2023 og 2024. Foranalysen forventes færdig i juni 2024.

Tilvalg af trafikanalyse har estimeret anlægsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2023 og 2024. Trafikanalysen forventes færdig i juni 2024, og gennemføres således sammen med foranalysen.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2023 og 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. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Foranalyse						
- Anlæg	Anlæg	300	300			600
Foranalyse i alt		300	300	0	0	600
Tilvalg af trafikanalyse						



- Anlæg	Anlæg	375	375			750
Trafikanalyse i alt		375	375	0	0	750
Udgifter i alt inkl. Tilvalg		675	675	0	0	1.350

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering, foranalyse	2000	200	200			400	400*
- Udgifter til bygherreorganisation, foranalyse	2000	100	100			200	200*
- Projektering, tilvalg	2000	250	250			500	500*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg	2000	125	125			250	250*
Anlægsudgifter i alt		675	675	0	0	1.350	1.350*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

TM32 Naturværksted og bemandet legeplads v. EnergiCenter Voldparken



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

Resumé

Budgetnotatet indeholder en foranalyse af et naturværksted og en bemandet legeplads ved EnergiCenter Voldparken.

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om et naturværksted og en bemandet legeplads ved EnergiCenter Voldparken til Overførselssagen 2023-2024. Budgetnotatet blev også fremlagt til Budget 2024 på grund af et budgetønske fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg.

I henhold til lokalplanen for EnergiCenter Voldparken er det vest for hovedbygningen muligt at opføre byggeri til en bemandt legeplads med naturværksteder og indtænke de grønne ubebyggede arealer til rekreative formål. Arealet er på ca. 4.000 m² og er i dag en blanding af grønne initiativer, midlertidig tandlægeklinik, stier, nedslidte legeelementer og grus.

Indhold

Med en bemandt legeplads med naturværksteder bringes københavnernes tættere på naturen, og det vil være muligt at skabe rolige, sjove og lærerige naturoplevelser. Arealet, hvor legepladsen etableres, ligger inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen. Etablering af legepladsen vil derfor forventeligt forudsætte, at der søges om dispensation fra naturbeskyttelsesloven.

EnergiCenter Voldparken etablerer desuden en multibane ved siden af arealet, der kan indtænkes i legepladsens pædagogiske aktiviteter. Ved Volden har non-profitorganisationen Game fået midler til at etablere tre pavilloner til gadeidræt for de lidt større børn og unge. Aktører som Idrætsprojektet, teatergrupper og de boligsociale helhedsplaner holder desuden til i EnergiCenter Voldparken. De er alle oplagte samarbejdspartnere, og den bemandede legeplads kan agere som den samlende faktor, der kan skabe de synergier, der understøtter et oplevelsesrigt miljø for børn og unge. Foranalysen skal undersøge mulighederne for fremtidige synergier og samarbejder.

Arealet er ejet af Københavns Ejendomme. Foranalysen skal afdække mulighederne for, at der kan indgås en areallejeaftale mellem Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.



Foranalyse om jordbundsforholdene og den konkrete udformning af legepladsen (0,8 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)

Forvaltningen har et lavt vidensniveau om jordbundsforholdene og den konkrete udformning af selve naturværkstedet og den bemandede legeplads, hvilket erfaringsmæssigt kan føre til merudgifter. Derfor er det forvaltningens faglige vurdering, at anlægsprojektet bør indledes med en foranalyse, der vil undersøge muligheden for de indendørs og udendørs faciliteter som dyrefolde, formidlingsfaciliteter, opholdszoner og pædagogiske aktiviteter.

Foranalysen vil tage udgangspunkt i, at eksisterende træer kan bevares, og at den oprensning af jorden, der kræves, når der skal etableres en legeplads, vil tage højde for arealets træer. Foranalysen vil undersøge mulighederne for plantning af frugttræer, bærbuske og andet grønt.

Foranalysen vil indeholde:

- Registreringer af fysiske forhold, herunder egenartsanalyse, vandhold (regnvand og skybrud), jordforhold, lednings- og geologiske forhold samt vurdering af eksisterende træer og anden bynatur samt opholdsmuligheder.
- Undersøgelse af mulighederne for indgåelse af areallejeaftale med Økonomiforvaltningen.
- Inddragelse af Brønshøj Husum Lokaludvalg, lokale borgere, foreninger, institutioner, skoler og andre relevante interessenter.
- Undersøgelse af mulige fremtidige synergier og samarbejder med andre aktører i området.
- Udarbejdelse af løsningsscenarier for etablering af en bemanded legeplads.
- Udarbejdelse af estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for løsningsscenarierne.

Foranalysen vil give forvaltningen mulighed for at inddrage de lokale aktører og dermed bedre muligheder for at imødekomme Lokaludvalgets ønsker.

Foranalysen forventes afsluttet i juni 2025 og forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2025 med henblik på, at forslag til den konkrete udformning af selve anlægget kan indgå i kommende budgetforhandlinger.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Foranalyse	Anlæg	400	400			800
Udgifter i alt		400	400	0	0	800

Risikovurdering

Der er tale om en foranalyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg. Der er risiko for, at de nødvendige dispensationer og godkendelser til etablering af et naturværksted og bemanded legeplads ikke opnås.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel	TMU	2000 – Ordinær anlæg	250	250			500	500*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	150	150			300	300*
Anlægsudgifter i alt			400	400	0	0	800	800*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	x	Vanløse		Amager Vest	
Adresse/lokalitet: EnergiCenter Voldparken							

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM274 Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet



Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om udarbejdelse af en Mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Behovet for en fælles analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet har medio 2022 været drøftet i KKR Hovedstaden-regi, og der er efterfølgende nedsat en arbejdsgruppe, som forventes at kunne fungere som projektgruppe/arbejdsgruppe for en kommende mobilitetsanalyse. Analysen vil således blive udført med inddragelse af de relevante kommuner og Region Hovedstaden og skal koordineres med eksisterende og evt. nye fælles visioner for mobiliteten på tværs af kommunerne/Regionen.

Analysen vil blandt andet tage afsæt i de Mobilitetsanalyser (BR 3. juni 2021), som Københavns Kommune fik udarbejdet i 2021.

Indhold

Mobilitetsanalysen har som overordnet formål at kortlægge mulighederne for hvordan og med hvilke greb trængslen og den samlede CO₂-udledning fra vejtrafikken i hovedstadsområdet kan reduceres. Analysen skal på et overordnet niveau se på mulighederne for at fremme kollektiv transport og aktiv transport (cykel og gang), samt mulighederne for at reducere støj og luftforurening samt skabe bedre byliv. Derudover vil der, som et gennemgående element i analysen, være fokus på hvilken effekt, de enkelte greb til CO₂-reduktion har for den generelle fremkommelighed. Da virkemidlerne til reduktion af CO₂ fra vejtrafikken og reduktion af trængsel på vejene kan være forskellige, og i visse tilfælde modsatrettede, vil der i forbindelse med analysen blive arbejdet med en række scenarier, der beskriver virkemidler og effekter i forhold til begge dele.

Set i lyset af situationen med mangel på brændstof og fokus på CO₂-udledning vil analysen især have fokus på forbedringer af alternativer til fossil biltrafik og begrænsning af fossil biltrafik. Det betyder, at der bl.a. vil være fokus på forbedringer for kollektiv trafik og aktiv transport, reduktion af fossil biltrafik på indfaldsvejene, roadpricing, parkér og rejs o.l. Det endelige scope for analysen skal drøftes i KKR Hovedstaden, men centrale emner i analysen forventes at være:

- Mulighederne for at fremme aktiv transport i hovedstadsområdet. Aktiv transport fremmer både CO₂-reduktion og andre vigtige fokusområder som støj, pladshensyn, luftkvalitet og anlægs- og driftsøkonomi.
- Kortlægning af mulighederne for at aflaste det eksisterende vejnet ved at begrænse den individuelle fossile bilkørsel.



- Fremme af kollektiv transport og samkørsel – samt forbindelserne til disse løsninger. Kollektiv transport er mere bæredygtigt og mindre støjende, og det aflaster det eksisterende vejnet.
- Omstilling til el. Det grønnere alternativ til privatbilisme og varetransport i benzin- og dieseldrevne køretøjer.

Analysen forventes opdelt i tre dele:

1. Kortlægning (modelberegninger) af trafik og trafikstrømme i hovedstadsområdet nu og frem mod 2035. Fx i trafikmodellen COMPASS.
2. Udpegning af strækninger/områder med særlige udfordringer eller særligt potentiale i forhold til at reducere CO₂, støj og luftforurening samt i forhold til at skabe bedre rammer for alternativer til fossil biltrafik.
3. Udpegning af centrale indsatser og greb, der kan reducere CO₂-udledningen fra vejtrafikken og fremme aktiv transport og kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Analysen udarbejdes af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i tæt samarbejde med KKR-sekretariatet. Der afsættes i den forbindelse to årsværk, hvoraf det ene placeres i Økonomiforvaltningen, og det andet placeres i Teknik- og Miljøforvaltningen til projektledelse af rådgiveranalyser og samarbejde med KKR Hovedstaden.

Analysen vil have fokus på indsatser, der har effekt på tværs af kommunerne. Analyseens resultater skal blandt andet danne grundlag for det videre arbejde med at formulere nye mål på trafik- og mobilitetsområdet i Københavns Kommune.

Analysens resultater forventes forelagt politisk medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025. Sammen med analyseresultaterne præsenteres et forslag til, hvordan det fortsatte samarbejde mellem kommunerne og regionen kan organiseres.

Initiativet er en analyse, som ikke i sig selv har CO₂-effekter.

Juridisk forstudie

Der afsættes midler til en afdækning af kommunens juridiske handlerum og hjemmelsgrundlag for at udmønte de forskellige delelementer i nærværende budgetnotat i det omfang, at disse rækker ud over kommunegrænsen.

Det følger af kommunalfuldmagten, at hvor kommunerne overordnet set kan varetage hensyn til bl.a. klima, miljø og mobilitet/trafik som udtryk for lovlige kommunale formål, er disse interesser begrænset af lokalitetsprincippet, hvorefter kommunerne som altovervejende udgangspunkt ikke kan varetage hensyn udenfor kommunen, som i en vis grad kommer andre end kommunens egne borgere til gavn. Da mobilitetsanalysen skal udføres med inddragelse af andre relevante kommuner og Region Hovedstaden, er der behov for en indledningsvis screening af kommunens handlerum, ligesom der skal indledes dialog med de eksterne parter om deltagelse i analysen med henblik på at afstemme adgang til og brug af data.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2023-2024. Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt i 2023 og 2024. Desuden er der afsat et mindre beløb (25.000 kr.) til juridiske undersøgelser.

Initiativet forventes færdigt i maj 2024.



Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet</i>						
- Rådgiverbistand	Anlæg	1.000	1.000			2.000
- Juridisk bistand	Anlæg	25				25
- Intern projektledelse	Service	680	680			1.360
Udgifter i alt		1.705	1.680	0	0	3.385

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2023 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	1.000	1.000			2.000	2.000*
- Juridisk bistand	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	25				25	25*
Anlægsudgifter i alt				1.025	1.000	0	0	2.025	2.025*
<i>Serviceudgifter</i>									
- Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	U	340	340			680	
- Projektledelse	ØU	1118 - Økonomisk forvaltning	U	340	340			680	
Serviceudgifter i alt				680	680	0	0	1.360	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



BU30 Forbedring af sikkerheden for skolevejen til Bellahøj Skole efter distriktsændring

Baggrund

På Børne- og Ungdomsudvalgets møde den 12. august 2020 besluttede udvalget at ændre i skoledistrikterne for Utterslev Skole og Bellahøj Skole med virkning fra indskrivningen til skoleåret 2021/2022. I ændringen afgiver Utterslev en del af sit distrikt, som ligger op ad Hareskovvej. BUF forventer, at ca. 120 skolebørn hver dag skal krydse Hareskovvej for at komme til Bellahøj Skole. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er behov for forbedringer for at sikre en sikker skolevej med distriktsændringen. I bilaget nedenfor fremgår Teknik- og Miljøforvaltningens trafikale vurdering af ændringen. I sagens høringsperiode har mange høringsvar udtrykt bekymring omkring den kommende skolevej til Bellahøj Skole.

Beslutning:

- Anlægsbevilling til forbedring af skolevejen til Bellahøj Skole på 4,6 mio. kr.*
Der skal træffes beslutning om at afsætte en anlægsbevilling til forbedring af skolevejen til Bellahøj Skole for i alt 4,6 mio. kr. Heraf anvendes 0,6 mio. kr. på en foranalyse. Forbedringerne giver en årlig afledt driftsudgift på 0,2 mio. kr.

Indhold

Hvis der afsættes midler i budget 2021, vil Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) udføre projektering af skolevejsforbedringer i krydsene på Hareskovvej ved Mellemvangen og Utterslevvej og gennemføre disse forbedringer. Forbedringerne vil blandt andet bestå i tilpasning af signalanlæg og forbedring af stiforbindelser for at optimere forbindelsen ad Utterslevvej over Hareskovvej samt forbedring af krydsningen ved Mellemvangen. Igangsættelse af projektet er betinget af Borgerrepræsentationens godkendelse af distriktsændringen.

En ændring af krydset ved Mellemvangen skal drøftes med Vejdirektoratet, der har vejmyndigheden på Hareskovvejen og i krydset.

Inden skolestart 2021, vil der kunne gennemføres, mindre tryghedsstiltag, mens de større tiltag forventes at kunne være implementeret fra april 2022, hvis der gives anlægsbevilling i budget 2021 med disponering af midler fra 2020. Da midlerne afsættes på baggrund af nøgletal for at fremskynde tidsplanen, vil Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF) og Teknik- og Miljøforvaltningen vende tilbage i Overførelsessagen 2020/2021, hvis projekteringsfasen skulle pege på, at de afsatte midler ikke rækker. Eventuelt overskydende midler afleveres tilbage til kommunkassen.

Økonomi

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/1)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Forbedring af sikkerheden for skolevejen til Bellahøj Skole	Anlæg	150	1.950	2.500			4.600
Afledt drift*	Service			167	200	200	567
Udgifter i alt (netto)							5.167

* Driftsudgifterne er varige

Risikovurdering og proces

TMF vurderer, at den endelige økonomi vil ende inden for +/- 5% af budgettet. Heri er der indregnet en procentsats til uforudsete udgifter. Tiltaget kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg (1.000 kr. - 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
Anlægsudgifter									
Foranalyse	TMU	2000	150	450				600	600
Projektering	TMU	2000		500				500	500
Anlægsudgift	TMU	2000		1.000	2.500			3.500	3.500
Anlægsudgifter i alt			150	1.950	2.500			4.600	4.600
Afledt drift									
Afledt drift					167	200	200	567	
Afledte serviceudgifter i alt					167	200	200	567	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende?									
Bispebjerg	x	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst			Udenbys	
Nørrebro		Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest				
Adresse og matrikelnummer									

Høring

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

BILAG 1

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af tiltag ved Skoledistriktsændring ved Utterslev og Bellahøj Skole

Teknik- og Miljøforvaltningen er af Børne- og Ungdomsforvaltningen blevet bedt om at kommentere på, hvilke tiltag der bør gennemføres for at øge sikkerheden og trygheden for de elever der i forbindelse med Skoledistriktsændringer ved Utterslev og Bellahøj Skole vil skulle krydse Hareskovvej i forbindelse med deres skolevej.

Baggrund

Hareskovvej er ekstremt stærkt trafikeret i morgen og eftermiddagsmyldretiden, og har en samlet årsdøgns trafik på 40-50.000. Hastighedsgrænsen er 60 km/t.

Langs vejen løber Supercykelstien Farumruten, hvor mange hurtigtkørende cyklister kører til og fra København. Samtidig er Mellemvangen et naturligt sted for bilister at køre ud fra villaområdet, da krydset er signareguleret. Det betyder, at der er mange biler på den relativt smalle Mellemvangen – der kan være til gene for cyklister og skolebørn.

Fodgængerfelterne er meget lange, og umiddelbart vil det være svært at krydse hele vejen for grønt, uden at blive stoppet på en af midterhellerne, der i dag er meget små.

Da Hareskovvej er en statsvej, kræver en ændring af krydset ved Mellemvangen og Hareskovvej), at der skal indgås aftale med Vejdirektoratet.

Erfaringsmæssigt giver skoleveje, der krydser store indfaldsveje, meget store bekymringer fra forældre, der ikke føler sig trygge ved at deres børn skal krydse de store veje.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler således, at der iværksættes forbedringer for at sikre en sikker skolevej i forbindelse med distriktsændringen.

Trafikale løsninger

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at såfremt skoledistriktet ændres, bør følgende tiltag finansieres og igangsættes af BUF i forbindelse med vedtagelsen af skoledistriktsændringen.

Arbejdet vil være opdelt i 2 tiltag, der sikrer hurtig igangsættelse af arbejdet med mindre tiltag. Inden skolestart 2021, vil der således kunne gennemføres, mindre tryghedsstiltag, mens de større tiltag forventes at kunne være implementeret fra april 2022, hvis der gives anlægsbevilling i budget 2021 med disponering af midler fra 2020.

Tryghedstiltag: Små afmærkningstiltag kan igangsættes relativt hurtigt og være implementeret, inden distriktsændringerne træder i kraft. Tiltagene består af cykelsymboler, blå cykelfelter i kryds samt evt. tydelig opdeling på stier mellem cyklister og fodgængere.

Parallelt hermed igangsættes foranalyse af to uafhængige projekter, der efterfølgende kan blive gennemført. Det skal bemærkes, at tiltagene forventes ibrugtaget i 2022, men ikke vil være klar til start af skoleåret 2021/2022. På baggrund af foranalysen vil det blive vurderet, om man alene skal gennemføre tiltag 1 eller også gennemføre tiltag 2.

Tiltag 1: Forbedring af skolevej over Hareskovvejen.

- Anlæg af fodgænger- og cykelsti gennem bebyggelsen mellem Hyrdevangen og Utterslevvej (alternativt ad Efterslægtvej)
- Ændringer i krydset Utterslevvej / Hareskovvejen (over tunnelen)

- Forbedring af kryds ved Frederikssundsvej.
- Etablering af rute gennem Bellahøjhusene.

Tiltag 2: Forbedring af krydset ved Mellemvangen/Hareskovvej

- Udvidelse af hellerne
- Ændring af kørebanerne (smallere baner)
- Etablering af øget grønttid op til skolestart om morgenen
- Etablering af cykelbaner på Mellemvangen nord for Hareskovvejen
- Dialog med Vejdirektoratet om ombygning af krydset.

TM20 Sikre skoleveje – børn og unge i trafikken, bydækkende



Baggrund

Der er et markant ønske fra københavnske skoler og forældre til skolesøgende børn og unge om, at børn og unges skoleveje skal være sikre og trygge at færdes på.

Med dette budgetnotat foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, efter dialog med skoler og forældre, en række både vejtekniske og adfærdspåvirkende løsninger, som vil gøre skoleveje mere trygge og sikre.

Indhold

Budgetmidler til vejtekniske og adfærdspåvirkende løsninger skaber større tryghed og sikkerhed for børn og unge, der færdes i trafikken enten som fodgængere, som cyklister eller som passagerer, der stiger ud af biler eller busser. Vejtekniske løsninger er eksempelvis ændringer af vejudformning, afmærkning, skiltning, etablering af stier og cykelstier. Adfærdspåvirkende løsninger er eksempelvis kampagner.

Initiativerne er målrettet eksisterende skoler og skoledistrikter og efterspørges også af Børne- og Ungeforvaltningen.

Vejtekniske løsninger (60,0 mio. kr. - fuld skalerbar)

Der afsættes en pulje i Budget 2021 og tre år frem. Puljen vil blive placeret under Teknik- og Miljøudvalget og vil løbende blive udmøntet på baggrund af indstilling fra forvaltningen. Udmøntningen vil tage udgangspunkt i:

- a. Allerede udpegede projekter, jf. bilag 1. Der er udpeget 24 projekter på 21 forskellige københavnske skoler. Heraf er tre foranalyser, mens resterende er anlægsprojekter eksempelvis hastighedsdæmpning, fodgængerstøttepunkter, cykelfaciliteter og bedre afstribning.

- b. Tiltag som udpeges i den bydækkende tryghedskortlægning, jf. Budget 2020. Kortlægningen forventes i slutningen af 2020 at danne grundlag for nye tiltag, der kan igangsættes. Dette kan være hastighedsdæmpninger, parkeringsrestriktioner, sikrere krydsningspunkter for cyklister og fodgængere.
- c. Tiltag som fremkommer efter løbende dialog med skoler, forældre og institutioner.

Puljen kan skaleres i tid og omfang.

Adfærdspåvirkende løsninger

1. Børn på vej – Teenager i trafikken (1,2 mio. kr.)
Gennemførelse af den årlige Skolestartskampagne: 'Børn på vej – Teenager i trafikken', der gennemføres i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik. Kommunen bidrager til kampagnen med at opsætte vejkant-plakater ved kommunens skoler, distribuere undervisningsmateriale og tilkøbe yderligere kampagneelementer til de nye skoleelever i 0. klasse.
2. Dialog med forældre, skoler, fritidsklubber/foreninger (2,0 mio. kr.)
Der afsættes ét årligt årsværk til projektledelse og dialog med skoler, skolebestyrelser, fritidsklubber/foreninger med videre. Dialogen skal blandt andet sikre størst mulig effekt af de fysiske tiltag, der gennemføres, at skolerne påtager sig størst muligt ansvar på trafiksikkerhedsområdet – herunder den lovpligtige færdselsundervisning, samt en løbende dialog om kommende skolevejsprojekter.
3. Pulje vejtekniske tiltag (2,8 mio. kr.)
Mindre årlig pulje til konkrete tiltag, der hurtigt og effektivt kan øge sikkerheden og trygheden ved skolerne. Det kan eksempelvis være etablering af tidsbestemt indkørselsforbud foran en skole, ændret afstribning eller etablering af "kys og kør"-pladser der er forholdsvis billige tiltag med stor effekt.

Såfremt projekterne får konsekvenser for træer, bil- eller cykelparkeringspladser, vil Teknik- og Miljøudvalget behandle dette i forbindelse med udmøntningen.

Overordnede målsætninger og effekter

Det overordnede formål med midler fra dette budgetnotat er at sikre trygge og sikre skoleveje for københavnske skolebørn. Sikre og trygge skoleveje forventes at få flere til at vælge cykel og gang til og fra skole.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 60,0 mio. kr. og estimerede serviceudgifter på 6,0 mio. kr. i perioden 2021-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2022, 1,5 mio. kr. i 2023, 2,3 mio. kr. i 2024 og 3,0 mio. i 2025 og frem til meromkostninger vedrørende almindeligt vejvedligehold.

Stigningstakten i afledt drift er en konsekvens af, at afledt drift i et år vedrører alle anlægsprojekter afsluttet i tidligere år, og derfor akkumulerer, fordi jo længere ud i tid, jo flere anlægsprojekter vil være afsluttet og udløse afledt drift.

Projekterne kendes ikke endnu, og den afledte drift er derfor estimeret som en procentsats af anlægssummen baseret på erfaringer fra tilsvarende projekter. Beløbets størrelse afspejler kompleksiteten og intensiteten i de foreslåede tiltag.

Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2021-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1 - Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2021 p/l)	Styrings-område	Kategori- sering af anlægs- ønsker	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Vejteknisk pulje	Anlæg	7. Øvrig	15.000	15.000	15.000	15.000		60.000
Afledt drift	Service			750	1.500	2.250	3.000	7.500
Skolestarts-kampagne	Service		300	300	300	300		1.200
Projektledelse /Dialog	Service		500	500	500	500		2.000
Pulje mindre tiltag	Service		700	700	700	700		2.800
Udgifter i alt			16.500	17.250	18.000	18.750	3.000	73.500

Risikovurdering

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

Der vil i forbindelse med udmøntning af de enkelte projekter blive taget højde for risici i forhold til eksempelvis kompleksitet, tidspres, størrelse, koordinering med andre projekter.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægssudgifter på i alt 60,0 mio. kr. og estimerede serviceudgifter på 6,0 mio. kr. i perioden 2021-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2022, 1,5 mio. kr. i 2023, 2,3 mio. kr. i 2024 og 3,0 mio. i 2025 og frem til meromkostninger vedrørende almindeligt vejvedligehold.

Tabel 2 - Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. - 2021 p/l)	Bevil- ling	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	2000	2.000	2.000	2.000	2.000		8.000	2.000*
- Udførsel	2000	13.000	13.000	13.000	13.000		52.000	
Anlægsudgifter i alt		15.000	15.000	15.000	15.000		60.000	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	1000		750	1.500	2.250	3.000	7.500	
Afledte serviceudgifter i alt			750	1.500	2.250	3.000	7.500	
<i>Serviceudgifter</i>								
Skolestarts-kampagne	1000	300	300	300	300		1.200	
Projektledelse /Dialog	1000	500	500	500	500		2.000	
Pulje mindre tiltag	1000	700	700	700	700		2.800	
Serviceudgifter i alt		1.500	1.500	1.500	1.500		6.000	

Tabel 3 - Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2021 og ibrugtaget løbende frem til december 2024.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2024

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet.

Servicebevillingen kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, mens anlægsprojektet kræver efterfølgende udmøntning.

Bydel og adresse

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 afsat midler til Sikre Skoleveje-projekter ved flere tidligere budgetaftaler og overførselssager, således 10,2 mio. kr. ved Overførselssagen 2013-2014, 10,0 mio. kr. ved Budgetaftalen 2015, 9,9 mio. kr. ved Budgetaftalen 2017, 10,0 mio.kr. ved Budgetaftalen 2018 og 11,0 mio. kr. ved Budgetaftale 2020.

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Overførselssagen 2013-14	2.800	7.400						
Budgetaftale 2015		10.000						
Budgetaftale 2017					1.500	3.000	5.400	
Budgetaftale 2018						5.000	5.000	
Budgetaftale 2020								11.000
Afsatte midler i alt	2.800	17.400			1.500	8.000	10.400	11.000



Notat

Bilag 1 - Projektkatalog

18. marts 2020

Sagsnummer
2020-0011582

Dokumentnummer
2020j-0011582-31

På baggrund af Teknik- og Miljøforvaltningens dialog med skoler og forældre, vil følgende liste, foruden resultaterne fra den bydækkende tryghedsanalyse, ligge til grund for forvaltningens ønsker om udmøntning af de i Budgetnotat *TM20 Sikre skoleveje – børn og unge i trafikken* afsatte midler til sikre veje for børn og unge i trafikken.

Bydel / Skole	Vej	Projekt	Foreløbig Overslag
Amager Vest			
Gerbrandsskolen	Vejlands Alle	Hastighedsdæmpning omkring Irlandsvej	150.000
Peder Lykke Skolen	Tingvej	Forprojekt: Trygheds- og sikkerhedsprojekt på Tingvej nord for Hørhusvej	500.000
Dyvekeskolen	Sti gennem Sundby Idrætspark	Forprojekt i samarbejde med KFF, for at sikre en sti gennem Sundby Idrætspark	500.000
Skolen på Islands Brygge	P-plads	Ændret afmærkning af Kys og Kør pladser	50.000
Skolen på Islands Brygge	Sti gennem fælled	Bedre afstribning, og bedre krydsning ved sti til skolen	100.000

Amager Øst			
Sundbyøster Skole	Kastrupvej Italiensvej	Etablering af midterhelle i kryds, og øvrige mindre krydsjusteringer	600.000
Sundbyøster Skole	Kastrupvej	Etablering af Krydsningspunkt ved Kretavej	500.000
Skolen ved Sundet – samt privatskoler på Engvej	Wibrandtsvej / Engvej	Bedre krydsningspunkt – etablering af heller	1.100.000

Bydel / Skole	Vej	Projekt	Foreløbig Overslag
---------------	-----	---------	--------------------

Bispebjerg

Holbergskolen	Grønnemose Alle	Hastighedsdæmpning og bedre krydsningspunkter	750.000
---------------	-----------------	---	---------

Brønshøj/Husum

Utterslev skole	Hyrdevangen - Mosebakkén	Hastighedsdæmpning i uoverskueligt kryds	250.000
Utterslev skole	Horsebakken - Lærkebakken	Etablering af fodgængerstøtte	400.000
Tingbjerg skole	Gavlhusvej - Terrasserne	Hævet flade ved fodgængerfelt	400.000
Rødkilde Skole	Bellahøjvej	Forprojekt - Hastighedsdæmpning og fodgængerkrydsningspunkter	500.000
Brønshøj Skole	Valløvej/Lystrupvej/Sonnerupvej	Opstramning af uoverskueligt 5 benet vejkryds.	750.000

Indre by

Nyboder Skole	Østre Voldgade / Kronprinsesse-gade	Ombygning af kryds, for at sikre cyklister og fodgængere bedre i krydset	1.500.000
---------------	-------------------------------------	--	-----------

Nørrebro

Guldborg Skole	Sti over plads	Etablering af tydelig sti over Guldborg Byplads og ændret tilslutning til Stevnsgade og Prinsesse Charlottes gade	1.200.000
----------------	----------------	---	-----------

Valby

Freinetskolen - Trekronergade	Trekronergade	Bedre forhold for cyklister - hastighedsdæmpning	1.500.000
Freinetskolen - Trekronergade	Trekronergade/Carl Jacobsensgade	Fodgængerstøttepunkt for bedre krydsning fra Ny Ellebjerg Station m.m.	750.000
Kirsebærhavens Skole	Vigerslevvej	Fodgængerstøttepunkter og opstribning af kørebaner	1.000.000

Bydel / Skole	Vej	Projekt	Foreløbig Overslag
Vigerslev Alle skole m.fl.	Lyshøjgårdsvej - Sti	Bedre krydsning for cyklister og fodgængere ved sti under banen	600.000
Byens Skole m.fl.	Ramsingsvej	Etablering af Cykelstier og bedre stikrydning ved Høffdingsvej.	10.500.000

Vanløse

Rødkilde Skole	Bellahøjvej	Trafiksikkerhedsprojekt for hele vejen	4.000.000
----------------	-------------	--	-----------

Vesterbro - Kgs. Enghave

Ellebjerg Skole	Mozartsvej	Forbedret oversigt i kryds - evt. nedlægelse af P-Pladser	500.000
-----------------	------------	---	---------

Østerbro

Langelinjeskolen	Langelinjebroen	Bedre forbindelse mellem skolen og den del af skoledistriktet der ligger ved Ameriakvej m.m.	På baggrund igangsat foranalyse
------------------	-----------------	--	---------------------------------

TM07 Mindesmærke for omkomne fodboldspillere fra flystyrt i 1960



Kort over Valby Idrætspark

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilling fra borgmesterforum eller tværgående pakke	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet omfatter to scenarier til anlæg af et mindesmærke for omkomne fodboldspillere fra flystyrt i 1960 i Valby Idrætspark samt en hensigtserklæring om at udskyde finansieringen i 2026 til forhandlingerne om Budget 2026.

Beslutning:

- *Scenarie 1: Der skal træffes beslutning om at afsætte 1,6 mio. kr. i 2025-2026 til at afholde en konkurrence om mindesmærkets udformning og at etablere et mindesmærke for de omkomne fodboldspillere, som placeres i Valby Idrætspark (anlæg)*
- *Scenarie 2: Der skal træffes beslutning om at afsætte 0,2 mio. kr. i 2025 til at afholde en projektkonkurrence om mindesmærkets udformning og at vedtage en hensigtserklæring om, at finansiering af udførslen og etablering henvises til forhandlingerne om Budget 2026 (anlæg)*

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Overførselssagen 2024-2025 bestilt et budgetnotat om et mindesmærke for omkomne fodboldspillere fra flystyrt i 1960. Der er hertil bestilt en hensigtserklæring om at udskyde finansieringen af mindesmærket i 2026 til forhandlingerne om Budget 2026.

Indhold

I 1960 styrtede et fly med otte landsholdsspillere i Øresund. Alle spillerne, der var på vej til en træningskamp i Herning, omkom ved ulykken. Flere af spillerne skulle have repræsenteret Danmark ved De Olympiske Lege i Rom samme år.

Scenarie 1. Mindesmærke placeret i Valby Idrætspark (1,6 mio. kr. i anlæg i 2025-2026)

Med scenariet afsættes midler til at etablering af et mindesmærke for de omkomne fodboldspillere, som placeres i Valby Idrætspark, der er hjemmebane for Boldklubben Frem, hvor to af de otte omkomne fodboldspillere spillede. Tre af de øvrige omkomne fodboldspillere var tilknyttet klubben Københavns Boldklub, som har hjemmebane på Frederiksberg.



Oplægget til kunstværket skal udarbejdes i samarbejde med Dansk Boldspil-Union (DBU), Boldklubben Frem og Kjøbenhavns Boldklub. Mindesmærket udformes som et kunstværk, der inddrager en eller flere af DBU's værdier fx sammenhold og glæde. Mindesmærket skal invitere til, at børn og unge aktivt interagerer med kunstværket og kan give lyst til og mulighed for bevægelse.

Der afholdes en konkurrence, hvor der vil være krav om samtidskunstfaglig praksis samt erfaring med lignende opgaver jf. udbudsloven stk. 3 § 80. Tre til fem kunstnere inviteres til en besigtigelse af stedet for kunstværket, drøftelse af tilgangen til arbejdet med kunstværket, og kunstnernes tidligere arbejder vurderes. Rådet for Visuel Kunst og Lokaludvalget vil blive hørt. Dansk Boldspil-Union (DBU), Boldklubben Frem og Kjøbenhavns Boldklub inviteres til udvælgelsen.

Borgerrepræsentationen godkendte den 20. juni 2024 en udviklingsplan for Valby Idrætspark, og der blev afsat midler til den videre planproces ifm. Budget 2025. Udviklingsplanen indebærer væsentlig fysisk forandring i idrætsparken, herunder nye idrætsfaciliteter, fortætning med boliger og erhverv mv. Startredegørelse forventes forelagt til politisk vedtagelse i 2. kvartal af 2025, og lokalplan for en del af området forventes forelagt til politisk vedtagelse i 2027. Udvælgelse af placering for mindesmærket koordineres med initiativerne i udviklingsplanen og dermed i tæt dialog med Økonomiforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Der afsættes midler til ekstern projektledelse og kuratering af konkurrencen, kunstnerhonorar, herunder materialer, udarbejdelse og opsætning og indvielse. Det økonomiske estimat på 1,6 mio. kr. bygger på gennemførte eksempler på kunst i byrummet fra Statens Kunstfond.

Der skal som konsekvens af etablering af et mindesmærke afsættes varige driftsmidler på 12.000 kr. i 2027 og frem til det efterfølgende vedligehold. Arbejdet med mindesmærket igangsættes i maj 2025 og færdiggøres og indvies ultimo 2026.

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

Scenarie 2. Finansiering af projektkonkurrence og hensigtserklæring om at realisere projektet med Budget 2026

Med scenariet finansieres projektkonkurrencen i 2025, og der vedtages en hensigtserklæring om, at finansiering af udførsel og etablering i 2026 henvises til forhandlingerne om Budget 2026.

Der afholdes en anonym skitsekonkurrence med kunstfaglig kuratering, hvor tre kunstnere inviteres til at give deres bud på, hvordan opgaven kan løses. De indkomne bud vurderes af samme bedømmelsesudvalg som i scenarie 1. I henhold til udbudsloven paragraf §84-92 skal deltagere i projektkonkurrencer være anonyme for bedømmelsesudvalget, hvorfor der ikke kan afholdes en CV-konkurrence som ved scenarie 1. Billedkunstnernes forbund har et standardhonorar på 30-60.000 kr. pr. kunstner for en skitsekonkurrence, hvilket for tre inviterede kunstnere samt kuratering sættes til 200.000 kr. i anlæg i 2025.

Udbudslovens førnævnte paragraffer giver desuden mulighed for på et senere tidspunkt at kunne tildele en tjenesteydelseskontrakt (i dette tilfælde realisering af selve kunstværket) til projektkonkurrencens vinder, så længe ordregiveren (i dette tilfælde forvaltningen) har tydeliggjort dette i udbudsbekendtgørelsen.

Det betyder, at forvaltningen vil gennemføre skitsekonkurrencen, men vil afvente en afklaring om finansiering, og kun hvis denne vedtages, tildeles kontrakt med vinderen af



konkurrencen. Hvis der ikke afsættes finansiering i budget 2026, har forvaltningen ingen forpligtelse over for vinderen af konkurrencen.

Forslag til hensigtserklæring:

"Parterne er enige om, at finansieringen af udførsel og etablering af mindesmærke for omkomne fodboldspillere fra flystyrt i 1960, som placeres i Valby Idrætspark, henvises til forhandlingerne om Budget 2026."

Økonomi

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Scenarie 1. Mindesmærke placeret i Valby Idrætspark</i>						
- Mindesmærke	Anlæg	640	900			1.540
- Afledt drift og vedligehold	Service			12	12	24
Initiativ i alt		640	900	12	12	1.564

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Scenarie 2. Finansiering af projektkonkurrence og hensigtserklæring om at realisere projektet med Budget 2026</i>						
- Mindesmærke	Anlæg	240				240
Initiativ i alt		240	0	0	0	240

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet forventes relativt ukompliceret, og der er afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	750			1.250	1.250*
- Projektering (ekstern kuratering og projektledelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100	150			250	250*
- Udbudsjuridisk bistand	TMU	2000 - Ordinær anlæg	40				40	40*
Anlægsudgifter i alt			640	900	0	0	1.540	1.540*



Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			12	12	24	
Afledte serviceudgifter i alt			0	0	12	12	24	

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

1.000 kr. - 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern kuratering og projektledelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200				200	200*
- Udbudsjuridisk bistand	TMU	2000 - Ordinær anlæg	40				40	40*
Anlægsudgifter i alt			240	0	0	0	240	240*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☒	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse	Valby Idrætspark, Julius Andersens Vej 1, 2450 København SV										

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD	X	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM13 Mindesmærker for Danmarks befrielse



Eksempel på bronzeskilt.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	x
Bestilling fra borgmesterforum eller tværgående pakke	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Resumé

Dette budgetnotat indeholder to scenarier til opsætning af mindesmærker i København for Danmarks befrielse i forbindelse med besættelsen under 2. verdenskrig.

Beslutning:

- Scenarie 1: Der skal træffes beslutning om at afsætte 0,7 mio. kr. i 2025-2026 til at etablere bronzeskilte i alle 12 bydele samt afholde 12 indvielsesceremonier (**anlæg**)
- Scenarie 2: Der skal træffes beslutning om at afsætte 0,6 mio. kr. i 2025 til at etablere bronzeskilte i alle 12 bydele samt afholde én samlet indvielsesceremoni (**anlæg**)

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Overførselssagen 2024-2025 bestilt et budgetnotat om mindesmærker for Danmarks befrielse i forbindelse med besættelsen i 1940-1945 i relevante bydele samt indvielsesceremoni for hvert enkelt mindesmærke.

Indhold

Med budgetnotatet opsættes der mindesmærker i form af bronzeskilte for at markere Danmarks befrielse fra besættelsen under 2. verdenskrig. Budgetnotatet indeholder to scenarier. Scenarierne adskiller sig udelukkende ved, at der i scenarie 1 indgår 12 indvielsesceremonier, mens der i scenarie 2 indgår én samlet indvielse. Ved at undlade at afholde 12 indvielsesceremonier, vil det være muligt at afholde alle udgifterne i 2025.

Begge scenarier kan nedskaleres ved at afsætte midler til etablering og vedligehold af færre bronzeskilte. Såfremt scenarie 1 nedskaleres til færre skilte, vil midler til indvielser også kunne nedskaleres tilsvarende.

Scenarie 1. Bronzeskilte placeret i alle bydele, inkl. 12 indvielser

Der afsættes midler til opsætning af bronzeskilte i alle 12 bydele. Teksten på skiltene afspejler en relevant begivenhed under besættelsen, der har med den enkelte bydel at gøre. Skiltene skal gøre historien nærværende, når københavnere bevæger sig rundt i byen.

Skiltene udarbejdes som bronzeskilte, der svarer til de skilte, der anvendes på kommunens monumenter. Skiltene vil blive opsat på kommunale husmure. Placering af

1.000 kr. – 2025 p/l	Udvalg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel	TMU	2000 – Ordinær anlæg	312	0	0	0	312	312*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	50	0			50	50*
Anlægsudgifter i alt			362	0	0	0	362	362*
<i>Serviceudgifter</i>								
- Konsulentbistand (Københavns Museum)	KFU	1060 – Service	170				170	
- Indvielse	TMU	1000 – Ordinær drift	30				30	
Serviceudgifter i alt			200	0	0	0	200	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 – Ordinær drift		12	12	12	36	
Afledte serviceudgifter i alt				12	12	12	36	

Bydel

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

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Eiendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD		X

Der har ikke tidligere været afsat midler til mindesmærker for besættelsen.