



## **BU013 Tidlig anlægsbevilling til skolen i Vejlands Kvarter (need to)**

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

### **Beslutning:**

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

### **Baggrund**

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

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

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

### **Indhold**

#### Tidlig anlægsbevilling (need to)

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

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

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

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

Skolen i Vejlands Kvarter er et kompliceret byggeprojekt med en omfangsrig økonomi. Der er tale om en stor skole på en forurenede grund samt afhængigheder, hvad angår købskontrakt, udførelse af infrastrukturprojekt i den nye bydel og andre udviklingsprojekter i området omkring skolegrunden. Desuden forventes skolen opført med de bærende konstruktioner delvist i træ for at kunne opfylde fremtidigt myndighedskrav til CO<sub>2</sub>-grænseværdi. Der indføres en grænseværdi i bygningsreglementet for klimapåvirkning for nybyggeri, og grænseværdien skærpes hvert andet år. Dvs. at der er skærpede krav til byggesager med en langvarig tidsplan som skoleprojektet i Vejlands Kvarter. Det er således nødvendigt med en anden løsning end traditionelt betonbyggeri.

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

#### Bevilling til sikker skolevejsanalyse (need to)

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

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

## Økonomi

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

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

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

## Risikovurdering og proces

### Jordforhold og forurening

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

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

### Grundkøbsaftale

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

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

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

#### Udviklingsområde

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

#### Byggeret

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

## Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Anlægsprojekter i ByK-regi

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

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydele

Bydækkende:										
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/ Kgs. Eng- have		Valby		Amager Øst		Udenbys
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/ Husum		Vanløse		Amager Vest	x	
Adresse	Adresse og matrikel er endnu ikke på plads.									

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

#### Tidligere afsatte midler

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

## TM001 Tilsyn med anlæg af Lynetteholmen (need to risiko)



### Baggrund

Transportministeriet har den 28. oktober 2021 offentliggjort bekendtgørelse om tilsyn med Lynetteholmen. Af bekendtgørelsen fremgår det, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal løse en række opgaver, der ligger udover de tilsynsopgaver, som forvaltningen løser i dag. Dette budgetnotat omhandler finansiering til kommunens udgifter på miljøområdet i forbindelse med anlæg af Lynetteholmen.

Der blev i Overførselssagen 2021-2022 afsat 3,9 mio. kr. i 2022. Da tilsynsopgaven løber frem til anlæggelsen, forventeligt i 2070, søges der midler fra 2023-2070 til at løfte opgaven fremover.

Budgetnotatet kategoriseres som en need to risikosag, da behovet er opstået på baggrund af ny lovgivning, der trådte i kraft den 29. oktober 2021 og medfører nye opgaver for Københavns Kommune. Der er tale om en særskilt aftale mellem Staten og Københavns Kommune om opgavefordelingen, hvorfor der ikke efterfølgende forhandles om DUT-kompensation for lovgivningens økonomiske konsekvenser.

Da kommunen, jf. bekendtgørelsen, er forpligtet til at varetage tilsyn med anlæggelsen er der tale om en ufravigelig udgift for at leve op til lovgivningen. Teknik- og Miljøforvaltningen vil således skulle gennemføre besparelser indenfor Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme i tilfælde af, at der ikke afsættes midler konkret til opgaven.

### Indhold

Jf. bekendtgørelsen skal Københavns Kommune varetage tilsyn med en række områder i forbindelse med, at Lynetteholmen anlægges, bl.a. vandkvalitet og håndtering af kvælstof samt fosfor, og flere af disse ligger udover de tilsynsopgaver, som Teknik- og Miljøforvaltningen løser i dag.

Vurderingen af ressourcebehovet til tilsynsopgaven er baseret på sammenlignelige aktuelle sager, hvor der har været en stor offentlig og politisk interesse for sagerne. I disse sager er selve tilsynsindsatsen omfattende, men der er også en omfattende administrativ



og servicemæssig indsats, f.eks. besvarelse af spørgsmål fra borgere, pressen eller politikere, gennemførelse af aktindsigter og koordinering med andre myndigheder.

Udover den faglige tilsynsindsats, vurderes der at være behov for en væsentlig juridisk indsats, ikke mindst da lovgivningsrammerne er nye og uprøvede i kommunen. I ressourcevurderingen indgår også ekstern bistand på de områder, hvor det vurderes at være en billigere og mere kompetent løsning end at ansætte de tilsvarende kompetencer i forvaltningen.

De tilsynsopgaver, som kommunen allerede på nuværende tidspunkt varetager, indgår ikke i nedenstående ressourcebehov. Et eksempel på dette er det almindelige tilsyn med badevandskvaliteten, som finansieres af forvaltningens eksisterende bevilling, mens tilsyn på havet samt opgaven med at opgøre, beregne og forhandle kompenserende næringsstofbelastninger indgår i økonomien nedenfor.

Tilsyn med anlæg af Lynetteholmen er en opgave, der løber frem til den færdige anlæggelse i 2070. Efter perimeteren er dannet, forventeligt efter 2025, har forvaltningen et kvalificeret estimat over det fremtidige udgiftsbehov, hvorfor Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod budget 2027 vil estimere det fremtidige udgiftsbehov. Den justerede finansieringen hertil indarbejdes med Indkaldelsescirkulæret for budget 2027.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er tale om en ufravigelig udgift, hvorfor det vil være nødvendigt at gennemføre besparelser inden for Teknik- og Miljøudvalgets budget, såfremt der ikke afsættes midler i Budget 2023 og kommende år.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Indsatsen bidrager til, at kommunen kan varetage tilsyn med anlæg af Lynetteholmen, jf. bekendtgørelsen, uden at det vil medføre kompenserende besparelser inden for Teknik- og Miljøudvalgets budget.

### **Økonomi**

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 4,0 mio. kr. årligt i perioden 2023-2025 samt 3,0 mio. kr. i 2026-2070. Beløbet falder efter 2025, hvor det forventes, at perimeteren er dannet.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	I alt
- Interne ressourcer	Service	2.450	2.450	2.450	1.950	9.300
- Ekstern juridisk bistand	Service	1.530	1.530	1.530	1.030	5.620
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.980</b>	<b>3.980</b>	<b>3.980</b>	<b>2.980</b>	<b>14.920</b>

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være fagligt kompliceret, men der er ikke risici forbundet med økonomien.

### **Bevillingstekniske oplysninger**

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**



Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
- Interne ressourcer	1000	2.450	2.450	2.450	1.950	9.300
- Ekstern juridisk bistand	1000	1.530	1.530	1.530	1.030	5.620
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>3.980</b>	<b>3.980</b>	<b>3.980</b>	<b>2.980</b>	<b>14.920</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	X	
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

I Overførselssagen 2021-2022 blev der afsat 3,9 mio. kr. i 2022 til tilsyn med anlæg af Lynetteholmen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022
Overførselssagen 2021-2022	3.900
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.900</b>

#### Bilag

Bekendtgørelse om tilsynet med gennemførelsen af Lynetteholm:  
<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/1974>



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



### Baggrund

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

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

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

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

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



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

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

## Indhold

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

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

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

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

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

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

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

*Anlægsudgifterne er fordelt på 7 år (2023-2029)*

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



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

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

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

#### Konsekvenser for træer

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

#### Konsekvenser for bilparkeringspladser

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

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

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

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



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

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

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

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

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

#### Konsekvenser for træer

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

#### Konsekvenser for bilparkeringspladser

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

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

#### Forslag til hensigtserklæring:

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



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

### Økonomi

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

### Risikovurdering

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

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Table 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1**

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

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

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

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

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

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

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



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

### Bilag

Bilag 1 Resumé af resultatet af foranalyse for udskiftning af vejbro over S-banen, Tuborgvej

Bilag 2 Tillæg til rådgiverrapport vedr. parkeringspladser og træer



# 001474 - Foranalyse udskiftning af VB99 bro over S-banen, Tuborgvej

Resumé

Københavns Kommune

30. marts 2022

1013610-002



# Notits

Dette dokument og dets indhold er udarbejdet til information og anvendelse af Københavns Kommune i forbindelse med Foranalyse vedrørende udskiftning af VB99, vejbro for overføring af Tuborgvej over S-banen syd for Emdrup station.

Atkins Danmark A/S påtager sig intet ansvar over for nogen tredje part/partner med hensyn til, som følge af eller i forbindelse med dokumentet og/eller dets indhold.

## Dokumenthistorie

Document title: **Fejl! Brug fanen Hjem til at anvende Subtitle på teksten, der skal vises her.**

Document reference: 1013610-002

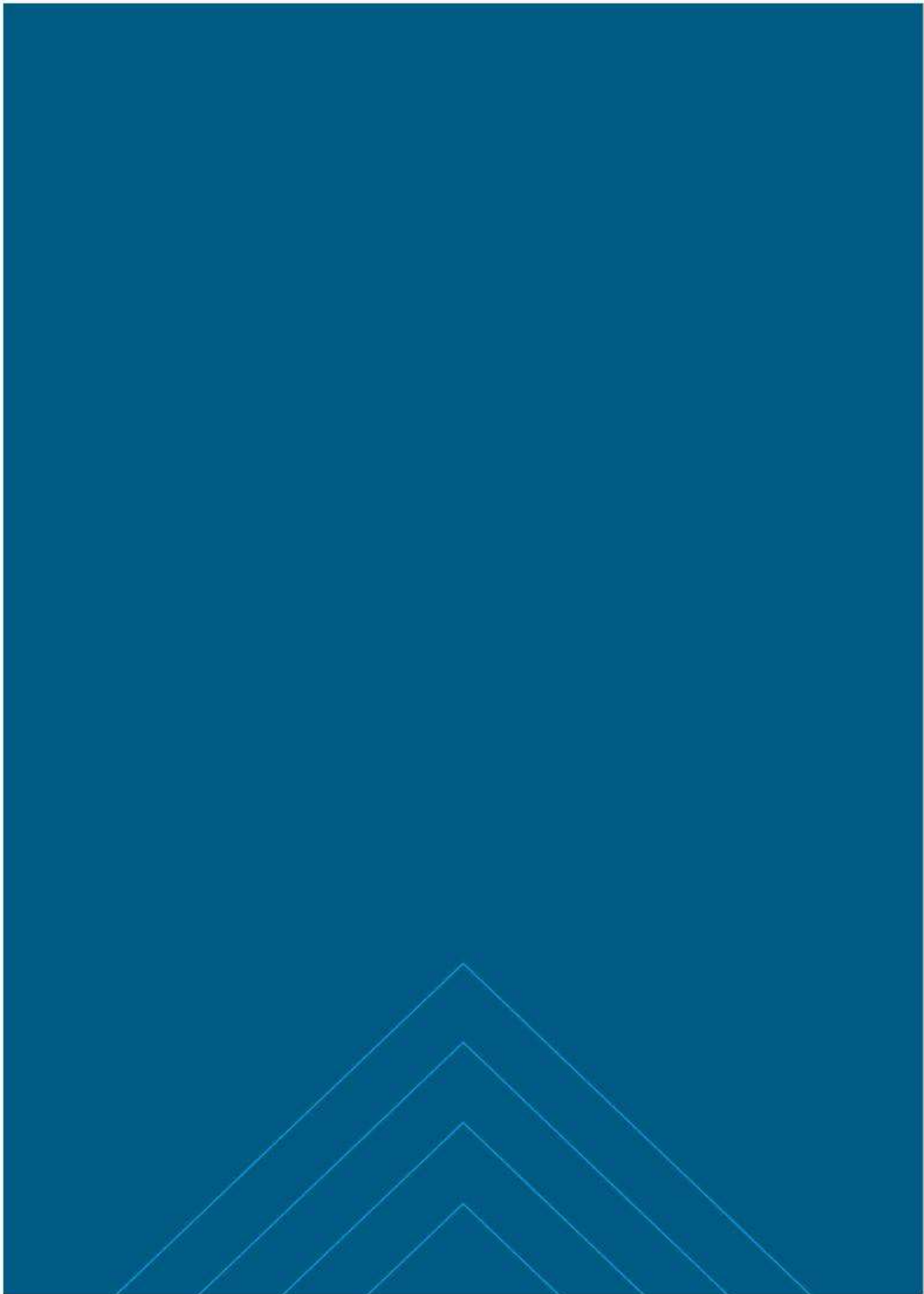
Revision	Formålsbeskrivelse	Udarbejder	Tjekker	Gransker	Godkender	Dato
Ver01	Arbejdskladde	RuR, BC,RH, CvS				21-05-2021
Ver02	1. Udkast	UCS		CvS	CvS	30-07-2021
Ver03	Mindre rettelser.	UCS		CvS	CvS	29-09-2021
Ver04	Mindre rettelser.	UCS		CvS	CvS	03-02-2022
	Endelig udgave	UCS, RuR, CvS		CvS	CvS	01-02-2022
	Tilrettet endelig udgave (økonomi og tidsplan)	CvS				23-03-2022
	Tilrettet endelig udgave (tilrettet notat vedr. træer og P-pladser)	UCS, CvS			CvS	30-03-2022

## Kundens godkendelse

Kunde	Københavns Kommune
Projekt	<b>Fejl! Brug fanen Hjem til at anvende Title på teksten, der skal vises her.</b>
Jobnummer	1013610
Kundens signatur / dato	

# Indhold

Kapitel	Side
1. <b>Sammenfatning</b>	5
1.1. Baggrund og indledning	5
1.2. Hovedresultat	6
1.3. De trafikale løsninger	6
1.4. Konklusioner og anbefalinger	8
2. <b>De 5 undersøgte løsninger</b>	10
2.1. Én teknisk løsning for den nye bro, VB99, på Tuborgvej	10
2.2. 5 trafikale løsninger i forbindelse med udskiftning af broen, VB99	10
3. <b>Foranalysens resultater i detaljer</b>	11
3.1. Fælles teknisk løsning for udskiftning af VB99	11
3.2. Trafikale løsninger til anlægsfasen	11
3.3. Fordele og ulemper for de trafikale løsninger	13
3.4. Samfundsøkonomisk analyse	17
3.5. Anlægsøkonomi	17
3.6. Tidsplan	18
3.7. Risici	18
Bilag A. Tidsplaner for løsning C og D	20
Bilag B. Notat vedr. træer og parkering i løsning C og D	22
4. Tillæg til Resumérapport vedr. træer og parkering	23



# 1. Sammenfatning

## 1.1. Baggrund og indledning

I dette Resumé opsummeres resultaterne af foranalysen gennemført for Københavns Kommune vedr. udskiftning af vejbroen, VB99, på Tuborgvej over S-banen til Farum ved Emdrup station.

Københavns Kommunes besluttede den 1. februar 2018, på baggrund af en anbefaling, at udskifte broen indenfor en tidshorisont på 10 år.

Derfor iværksatte kommunen en foranalyse med det formål at beskrive og vurdere de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser under anlægsarbejderne. Undersøgelsen tager udgangspunkt i trafikale forundersøgelser udført i perioden 2016-2020.

Der er undersøgt 5 forskellige trafikale løsninger, A-E, som på forskellig vis behandler de udfordringer, som anlægsarbejdet, med udskiftning af VB99, forventes at medføre.

Løsning A, i det følgende benævnt basisløsning, fungerer udelukkende som referencepunkt for de øvrige fire løsninger. På baggrund af tidligere indledende analyser blev konklusionen, at basisløsningen netop vil medføre markante trafikale udfordringer i form af forsinkelser, uhensigtsmæssig omvejskørsel og dermed større risici for uheld samt en markant stigning af CO<sub>2</sub>-udledning.

Foranalysen udgør grundlaget for, at der kan træffes beslutning om, hvilken trafikal løsning der skal anvendes under anlægsarbejdet for netop at afhjælpe basisløsningens udfordringer.

I de følgende afsnit opsummeres som det første hovedkonklusioner og anbefalinger for det videre arbejde, dvs. hvilken af de undersøgte løsninger, som foretrækkes ud fra betragtninger baseret på løsningernes fordele og ulemper.

I de efterfølgende kapitler uddybes som det første de undersøgte løsninger (Kapitel 2) og dernæst uddybes resultater af foranalysen (Kapitel 3). Den fælles tekniske løsning for VB99 beskrives i afsnit 3.1, de undersøgte trafikale løsninger i afsnit 3.2, uddybning af fordele og ulemper i afsnit 3.3, resultatet af den samfundsøkonomiske analyse i afsnit 3.4, de væsentlige elementer i anlægsøkonomien i afsnit 3.5 samt et overblik over de vigtigste identificerede risici for gennemførelse af projektet i afsnit 3.6.

Der er i forundersøgelsen lagt vægt på at pege på en løsning, der både er økonomisk effektiv og hvor samtidig de med løsningsforslaget forbundne risici og udfordringer vurderes håndterlige.

Man ville umiddelbart forvente at løsning B, hvor der investeres trafikafviklingstiltag, ville være noget dyre end A. Men der er markante forsinkelser for busser i løsning A, som medfører en betydelig omkostning for busomlægninger. Derfor har begge løsninger næsten den samme anlægsomkostning.

Overordnet set er der stor forskel på de undersøgte løsninger, jf. Tabel 1-1:

	<b>Basisløsning A – Reference (kun anlæg af VB99)</b>	<b>Løsning B - Trafikale tiltag</b>	<b>Løsning C – Anlæg af interimsbro</b>	<b>Løsning D – Shuntløsning ved Klædemålet</b>	<b>Løsning E – Shuntløsning ved Strødamvej</b>
Anlægsoverslag	<b>221.440.000</b>	<b>223.970.000</b>	<b>257.830.000</b>	<b>282.260.000</b>	<b>434.040.000</b>

**Tabel 1-1 - Anlægsoverslag for de undersøgte løsninger, Total budget inkl. alle tillæg, ekskl. moms**

Det skal bemærkes, at projektet har en økonomisk størrelse og en teknisk kompleksitet, som betyder at projektet, som en del af den grønne omstilling, er underlagt krav til drivhusgasudledning og omstilling til bæredygtige løsninger. En sådan omstilling kræver, at projektet tilføres ekstra økonomiske midler, som på nuværende stadi ikke er estimeret men anslået og medtaget i anlægsoverslaget. Der er som start skøn indarbejdet et tillæg hertil på 5% af de direkte entreprenørdgifter. Bør undersøges nærmere i næste fase af projektet.

Baggrundsrapporten til nærværende Resumé er: 001474 - Foranalyse udskiftning af VB99 bro over S-banen, Tuborgvej, Rapport, Københavns Kommune, 23. marts 2022.

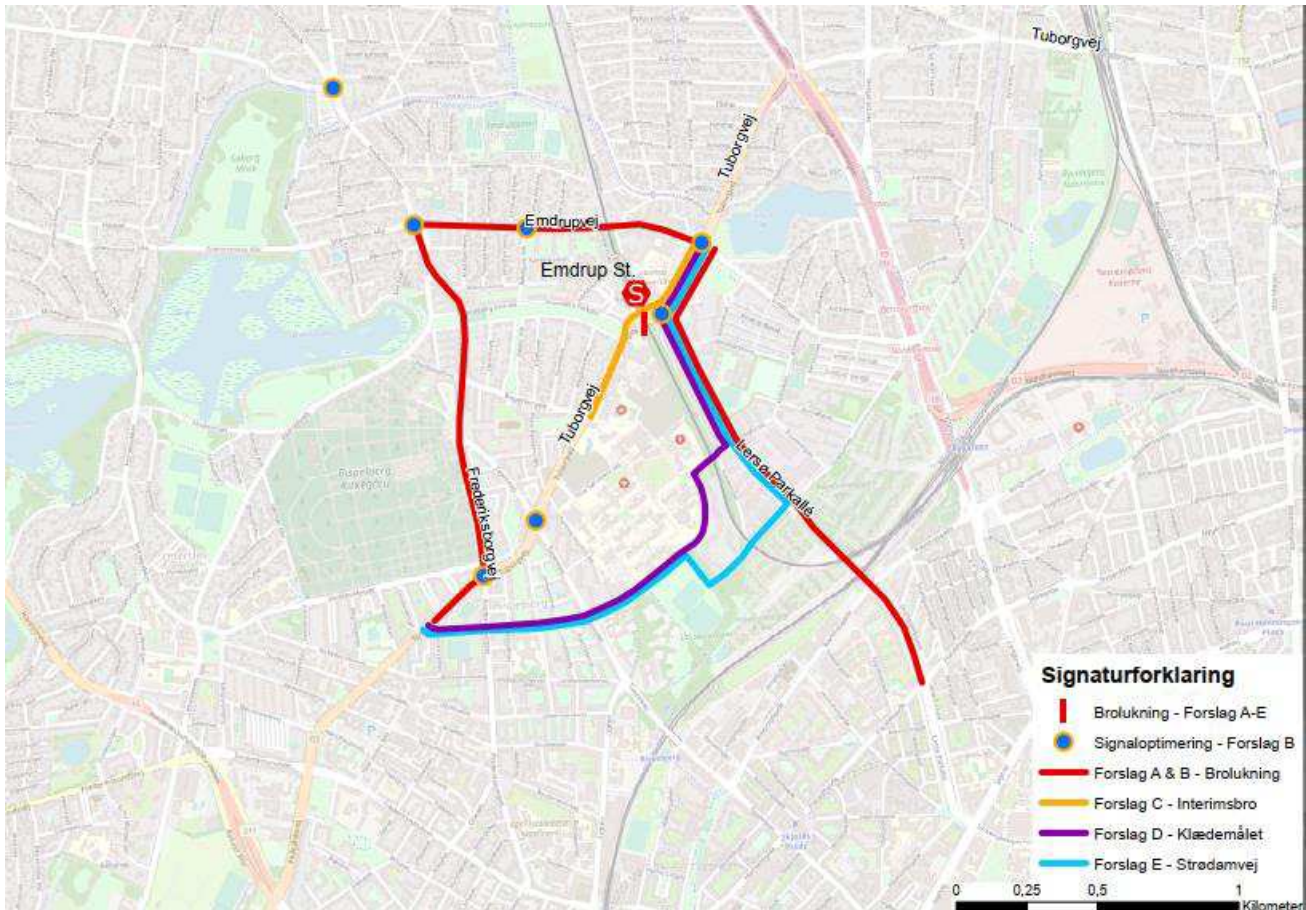
## 1.2. Hovedresultat

	Løsning B – Basis + trafikale tiltag	Løsning C – Interimsbro	Løsning D – Shuntløsning ved Klædemålet
Hovedkarakteristik	Den billige	Den bæredygtige	Den langtidsholdbare
De 3 største fordele / gevinster	Billigst	Mindst trafikale forsinkelser i anlægsperioden	Permanent anlæg med mulighed for forbedret trafikbetjening af Bispebjerg Bakke og hospital
		Mindst CO2 / NOx udledning i anlægsfasen	Mulighed for forbedret busbetjening af Bispebjerg Hospital
		Færrest nabogener	Muligt løft til byudvikling for området
De 3 største ulemper / risici	Bruger kun trafikregulerende tiltag, hvilket giver øget risiko for trafiknedbrud	Færrest gener, men over et længere tidsrum	Den dyreste løsning
	Giver de største trafikale forsinkelser i anlægsfasen		Større antal af grænseflader til naboerne
	Risiko for trafikuheld, øget utryghed og betydelige nabogener.		

Tabel 1-2 - De tre bedste løsninger og deres væsentligste fordele og ulemper

## 1.3. De trafikale løsninger

De 5 undersøgte løsninger til at håndtere de trafikale udfordringer i anlægsfasen med udskiftning af VB99 på Tuborgvej er visualiseret i figur 1-1 nedenfor. På figuren er indtegnet selve brostrukturen (rød lodret streg ved Emdrup Station) ligesom de forskellige foranstaltninger og primære omfartsveje i de enkelte løsningsforslag er fremhævet med hver deres farvekode (se signaturforklaring i figuren).



**Figur 1-1 - Afvikling af trafik (primære omfartsveje) i området omkring Tuborgvej i anlægsperioden for løsningsforslag A-E**

I alle løsninger udskiftes vejbroen, VB99, på Tuborgvej over S-banen til Farum ved Emdrup station. Løsning A er tidligere vurderet til ikke at være en valgmulighed af trafikafviklingsmæssige årsager. Den indgår derfor alene som et sammenligningsgrundlag for de øvrige løsninger B-E i forundersøgelsen.

**Løsning A - Basisløsning:** I basisløsning A lukkes Tuborgvej over S-banen i anlægsfasen under udskiftningen af VB99 uden at der iværksættes nogen form for aflastende trafikale tiltag i anlægsfasen. Trafikken afvikles primært ad de rødt markerede veje (se figur 1-1).

**Løsning B – Basisløsning og trafikale tiltag:** Også i løsning B lukkes Tuborgvej over S-banen i anlægsfasen. Der iværksættes dog supplerende trafikale tiltag for at sikre en mere effektiv afvikling af trafikken i denne periode. Dette løses igennem optimering af signalanlæg i nogle nabokryds (blå prikker i figur 1-1), men vejkapaciteten på Emdrupvej og i Frederiksborggade skal endvidere udvides.

**Løsning C- Interimsbro:** Der anlægges en vejinterimsbro parallelt med og nord for den eksisterende bro over S-banen (orange markeret langs Tuborgvejen i figur 1-1). Det betyder, at det er muligt at krydse S-banen på Tuborgvej i hele anlægsperioden undtagen i samlet set 3 uger, når interimsbroen etableres og senere afvikles igen.

**Løsning D – Shuntløsning ved Klædemålet:** Den eksisterende stibro ved Klædemålet erstattes – forud for anlægsfasen for udskiftningen af VB99 på Tuborgvej – med en vejbro som anvendes under udskiftningen af VB99. Derved skabes et permanent anlæg, som vil være til gavn for mange trafikanter i området samt skabe en varig bedre betjening af Bispebjerg Hospital. Trafikken afvikles primært ad den lilla markerede rute (se figur 1-1).

**Løsning E – Shuntløsning ved Strødamvej:** Der anlægges en tunnel under jernbanen ved Strødamvej forud for anlægsfasen for udskiftningen af VB99 på Tuborgvej. Ligesom i løsning D skabes et permanent anlæg, der vil give en bedre trafikafvikling i hele området og en bedre betjening til Bispebjerg Hospital. Trafikken afvikles primært ad den lyseblå markerede rute (se figur 1-1).

## 1.4. Konklusioner og anbefalinger

Af de 5 undersøgte løsninger vurderes **3 af dem at være gode og solide løsninger**, som har hver deres profil:

**Løsning B Basisløsning med trafikale tiltag** er billigst

**Løsning C, Interimsvejbro parallel med VB99** er den mest bæredygtige ("grønne")

**Løsning D Shuntløsning ved Klædemålet** skaber en varig trafikal værdi efter endt anlægsarbejde

Overordnet set er såvel **løsning C og D relevante løsninger** med hver deres specifikke fordele.

**Løsning C udmærker sig blandt disse som 'den bæredygtige' løsning.** De største fordele ved løsningen er, at den giver mindst muligt tidstab for trafikanterne, den laveste CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-udledning og færrest nabogener i anlægsfasen. Som den største ulempe ved løsningen må anses, at generne dog står på i en længere periode end i de øvrige løsninger.

Løsning C er næstbedst i forhold til fordele og ulemper og bedst, når man ser på såvel bæredygtighed som trafikale effekter i anlægsfasen. Løsningen er også samfundsøkonomisk lønsom og opnår en positiv nettonutidsværdi og en god gevinst per offentlig anlægskrone.

Den medfører de mindste rejsetidsforsinkelser for trafikanterne (både bilister og kollektiv rejsende), påfører beboerne i området mindst mulige gener i form af øget trafikstøj i anlægsperioden samt bidrager bedst til at støtte op om kommunens bæredygtighedsmål. Den giver med andre ord trafikens laveste CO<sub>2</sub>-aftryk og mindst mulige lokale emissioner.

Løsning C har endvidere ud fra en risikobetragtning sammenlignet med løsning B den fordel, at den formentlig vil medføre et mindre antal borgerhenvendelser i anlægsfasen. Det er primært begrundet i, at hovedparten af den påvirkede trafik stadig ledes ad Tuborgvejen, hvor der etableres en interimsbro. Dermed berøres færre borgere i området end i løsning B. Ulempen med denne form for trafikal løsning er derimod, at interimsbroen nedrives og bortskaffes efter endt anlægsfase uden yderligere at kunne være til nytte. Løsningen er markant dyrere end løsning B, og der skabes ikke samtidig en varig anlægsværdi, som det er tilfældet i løsning D.

**Løsning D udmærker sig blandt de undersøgte løsninger som 'den langtidsholdbare' løsning.** Den vil give en unik mulighed for at forbedre den trafikale betjening af hele området omkring Bispebjerg Hospital og dermed give et muligt byudviklingsmæssigt løft. Samtidig vil der være markant bedre muligheder for at kollektiv trafikbetjene hospitalet og området. Potentialet for disse udviklingsperspektiver er dog ikke nærmere undersøgt og dermed ikke kvantificeret i nærværende forundersøgelse.

Løsning D giver den højeste score med hensyn til fordele og ulemper i multikriterieanalysen, primært fordi løsningen, sammenlignet med basisløsning A ("ingen trafikale tiltag"), giver permanente tidsgevinster, fordi en ny vejbro ved Klædemålet vil gavne trafikanterne i området. Løsningen er dog relativt dyr og samfundsøkonomisk mindre omkostningseffektiv end løsning B eller C. Endvidere er løsning C bedre end løsning D i alle øvrige hovedkriterier i multikriterieanalysen: rejsetidsforsinkelser i anlægsfasen, nabopåvirkning (arealindgreb og støj) samt bæredygtighed.

Løsning D vil ifølge kommunens egen vurdering kræve et nyt plangrundlag. Det vurderes umiddelbart, at denne udfordring kan håndteres i den videre planlægningsproces. Der vil også være en risiko for en øget gennemfartstrafik ved Bispebjerg Bakke. Det kan skabe en mulig konflikt, idet hovedindgangen til Bispebjerg Hospitalet fremtidig vil være via Bispebjerg Bakke. Problemet kan søges løst ved supplerende trafikale foranstaltninger. Der er endvidere identificeret en mulig udfordring med, at nogle ikoniske træer i anlægsområdet for broen ved Klædemålet skal fældes. Ud fra et teknisk synspunkt vil projektet dog kunne tilpasses uden større konsekvenser for projektets udformning og økonomi, således at denne risiko kan håndteres indenfor projektets rammer.

**Løsning B er billigst** og er også en god trafiksikkerhedsforsvarlig løsning med hensyn til håndtering af de trafikale udfordringer i anlægsfasen. Samfundsøkonomisk giver løsningen den største gevinst per offentlig omkostningskrone.

Løsningen opnår sammenholdt med budgettet gode effekter. Den giver relativt få nabopåvirkninger i form af arealindgreb og trafikstøj. Dog vil det være nødvendigt at nedlægge en del parkeringspladser i anlægsfasen, ligesom der skal fældes nogle træer, for at udvide vejkapaciteten på de alternative ruter i anlægsfasen. Fordi løsningen ikke behøver anlæg udover anlæg af selve broen, VB99, er den bedst set ud fra et bæredygtigheds-synspunkt om at minimere CO<sub>2</sub>-fodaftrykket fra anlægsarbejderne.

Grunden til at **løsning B ikke kan anbefales** er, at Teknik- og Miljøforvaltningens trafikale specialister på baggrund af de fremlagte resultater har vurderet, at løsning B ikke vil være trafikalt forsvarlig at gennemføre.



Vurderingen er, at den vil være problematisk i forhold til trafikafviklingen fordi den kun anvender trafikregulerende tiltag (tilpasset signalregulering og geometriske krydsforbedringer). Ved trafikuheld er der dermed også et større risiko for trafiknedbrud. Disse problemer vil genere mange borgere i området og dermed også kunne give flere utilfredse borgere.

Tabel 1-1 giver et overblik over løsningernes relative fordele (grøn: højeste score, gul: næsthøjeste score) sammenlignet på tværs af løsninger.

	Løsning				
	A	B	C	D	E
Hovedkriterie					
<b>Pris, anlægsomkostninger inkl. drift og vedligeholdelse</b>					
<b>Værdi af permanent anlæg</b>					
<b>Trafik, rejsetidsforsinkelser</b>					
<b>Nabopåvirkning, arealer</b>					
<b>Nabopåvirkning, gener</b>					
<b>Bæredygtighed</b>		(bedst ift. LCA)			

Note: grøn = højeste score (bedst), gult = næst højeste score (næst bedst)

**Tabel 1-3 - Bedste og næstbedste for de undersøgte hovedkriterier i multikriterieanalysen**

## 2. De 5 undersøgte løsninger

### 2.1. Én teknisk løsning for den nye bro, VB99, på Tuborgvej

I alle undersøgte løsningsforslag udskiftes broen VB99. VB99 er en ældre, næsten 100 år gammel, betonbuebro på Tuborgvej over to S-togsspor på Farum-linjen ved Emdrup station.

Den nye bro får:

- samme brobredde som den eksisterende,
- men udskiftes til en såkaldt 3-fagsbro udformet af præfabrikerede betonelementer.

Udskiftning og tilpasning til det eksisterende vejanlæg forventes at strække sig over i alt 8-9 måneder fordelt omkring en sommerferieperiode. Udskiftningen forventes tidligst udført i 2028. Det forventes at S-togsdriften på Farum linjen må indstilles op til 1 måned i sommerferieperioden og i perioden erstattes med togbusser.

### 2.2. 5 trafikale løsninger i forbindelse med udskiftning af broen, VB99

Udskiftning af broen skal gennemføres under problematiske trafikale forhold. Der skal under anlægsarbejderne tages hensyn til vejtrafikken på den stærkt trafikerede Tuborgvej. Tuborgvej er en del af Ring 2 og meget trafikeret med omkring 27.000 køretøjer hver dag. Der skal endvidere tages hensyn til S-banen, som broen fører henover. Til dagligt anvender ca. 4.000 passagerer Emdrup station og som skal kunne komme til og fra stationen.

Derfor er der i foranalysen arbejdet med 5 forskellige forslag til hvordan de trafikale løsninger hensigtsmæssigt kan håndteres i anlægsfasen. For alle forslag gælder det, at der i hele anlægsperioden er mulighed for passage på Tuborgvej over S-banen for fodgængere og cyklister samt rednings- og udrykningskøretøjer.

Forslag A er opstillet som et referencescenarie med henblik på at sammenligne de øvrige forslag i forhold til trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser. I forslag A udskiftes broen uden at der foretages nogen supplerende anlægstekniske eller trafikale tiltag. Forslaget vurderes ikke at være ønskeligt, idet det vil medføre store kapacitetsmæssige udfordringer for afvikling af trafikken i området. Det vil desuden resultere i en særlig øget risiko for trafiksikkerheden.

De øvrige forslag B-E indeholder følgende supplerende anlægstekniske og trafikale tiltag, se Tabel 1-2 nedenfor.

Trafikale løsningsforslag	Anlægsэлеmenter	Vejtrafikale tiltag
<b>Løsning A, Basisløsning</b>	VB99 udskiftes. Tuborgvej spærres i anlægsperioden.	Ingen tiltag, bortset fra interimstibro nord for VB99 til cykler og udrykningskøretøjer
<b>Løsning B, Basisløsning + trafiktiltag</b>	VB99 udskiftes. Tuborgvej spærres i anlægsperioden.	Signalændringer og geometriske krydsforbedringer for at forbedre trafikafviklingen. Særligt kryds hvor trafikmønster ændres markant vil have behov for optimering. Som i A etableres en interimstibro til cykler og udrykningskøretøjer.
<b>Løsning C, Interimsvejbro på Tuborgvej</b>	Etablering af 2-sporet interimstibro over S-banen parallelt med Tuborgvej hvorefter VB99 udskiftes	Trafikken opretholdes i 2 spor på Tuborgvej i anlægsperioden. Enkelte trafikale forbedringer på det øvrige vejnet.
<b>Løsning D, Shuntløsning ved Klædemålet</b>	Eksisterende stibro over banen ved Klædemålet - Bispebjerg Bakke erstattes med ny vejbro og 100m ny vej anlægges Herefter spærres Tuborgvej og VB99 udskiftes.	Trafikken ledes delvist via Lersø Parkallé og Bispebjerg Bakke igennem ved Klædemålet. Enkelte trafikale forbedringer på det øvrige vejnet. Som i A etableres en interimstibro til cykler og udrykningskøretøjer.
<b>Løsning E, Shuntløsning ved Strødamvej</b>	Ny tunnel under jernbanen inkl. rampeanlæg ved Strødamvej samt 650m ny vej anlægges mellem Strødamvej og Bispebjerg Bakke. Herefter spærres Tuborgvej og VB99 udskiftes.	Trafikken ledes delvist igennem ved Strødamvej under banen og frem til Bispebjerg Bakke. Enkelte trafikale forbedringer på det øvrige vejnet. Som i A etableres en interimstibro til cykler og udrykningskøretøjer.

Tabel 2-1 - De undersøgte løsningsforslag

## 3. Foranalysens resultater i detaljer

### 3.1. Fælles teknisk løsning for udskiftning af VB99

Den tekniske løsning for udskiftning af VB99 er éns for alle undersøgte løsningsforslag. Broen ligger, hvor Tuborgvej (Ring 02) krydser over S-banen til Farum lige syd for Emdrup station.

VB99 skal udskiftes med en ny vejbro med samme bredde på ca. 25,4m. Længden er i dag ca. 33,1m og spænder henover to S-togsspor. Den eksisterende bro er en traditionel betontuebro fra 1920'erne.

Den nye bro er forventes udført efter samme principper som den nye bro VB100 for Emdrupvej over S-banen nord for Emdrup station, som blev udskiftet af Københavns Kommune i 2015. VB100 er i dag en såkaldt træfagsbro bygget som et brodæk af OT-bjælker med overbeton og betontværbjælker understøttet på midtersøjler af stål funderet på en brøndfundering.

### 3.2. Trafikale løsninger til anlægsfasen

Tuborgvej er en stærkt trafikeret del af Ring 02 med trafikmængder på i gennemsnit 27.000 køretøjer i døgnet. Vejen er en 4 sporet trafikvej med 2 kørespor i hver retning. At udskifte VB99 over S-banen ved Emdrup station vil medføre store trafikale udfordringer i området.

#### 3.2.1. Løsning A – basisløsning uden tiltag



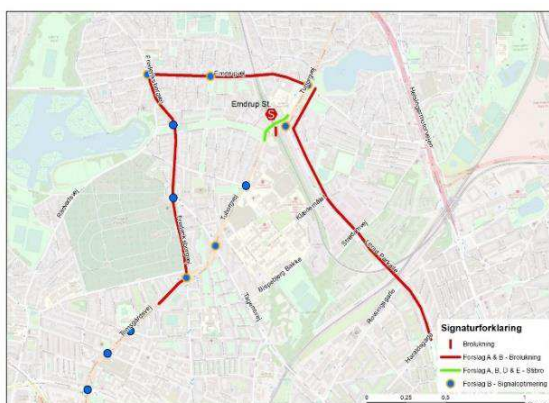
Figur 3-1 - Kort over løsning A.

Løsning A er basisløsningen. Det forudsættes, at Tuborgvej spærres helt under selve udskiftningen og delvist under de forberedende og afsluttende arbejder. Der udføres ingen trafikale tiltag i naboområderne.

Mens Tuborgvej er total lukket, skal trafikken afvikles på de øvrige veje i nærområdet. For fodgængere og cyklister etableres dog en midlertidig stibro over S-banen. Denne kan også anvendes til rednings- og udrykningskøretøjer.

Kapacitetsmæssigt vil trafikken i signaler og kryds på omlægningsstrækningerne medføre omfattende kødannelser og store tidsmæssige forsinkelser, mens Tuborgvej er lukket. Der vil være kapacitetsmæssige udfordringer med stor risiko for at trafikken stues tilbage til bagvedliggende kryds.

#### 3.2.2. Løsning B – trafikale tiltag

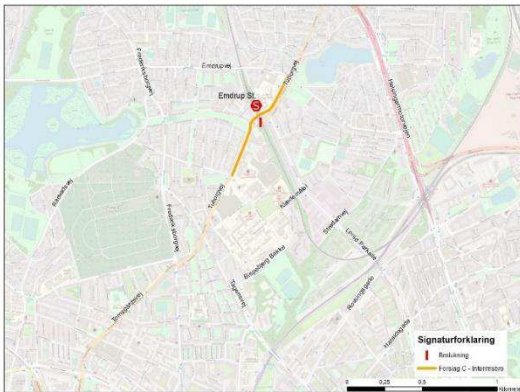


Figur 3-2 - Kort over løsning B.

For løsning B gælder som i løsning A, at Tuborgvej spærres helt og delvist i anlægsperioden. Dog foretages der herudover signalændringer i kryds på strækningen og i nærområdet for at forbedre trafikafviklingen.

Trafikken afvikles på nærliggende veje i området. De primære veje der aflaster trafikken fra Tuborgvej i anlægsperioden, er Emdrupvej, Frederiksborgvej og Lersø Parkallé. Vejene er alle 2 sporede veje. Særligt signalkryds ved Emdrupvej, Frederiksborgvej og Lersø Parkallé skal forbedres, fordi der her vil forekomme særlige trafikale ændringer i trafikstrømme. Fordi der vil være omvejskørsel med en stigende belastning af flere lokale veje og kryds, vil der være behov for fysiske krydsforbedringer i de pågældende kryds, hvor trafikmønstrene ændres markant.

### 3.2.3. Løsning C – anlæg af interimsbro

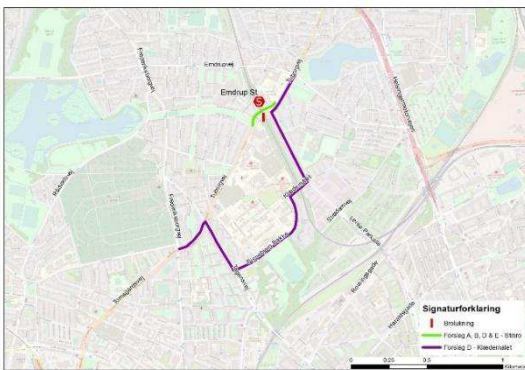


Løsning C forudsætter, at der anlægges en 2-sporet interimsvejbro over S-banen nord for VB99 og parallelt med Tuborgvej før anlægsarbejdet for bro VB99 gennemføres.

Trafikken opretholdes på den måde i 2 spor på Tuborgvej i anlægsperioden. Ved at opretholde trafikken delvist på Tuborgvej kan trafikken afvikles og nærområdet aflastes.

Figur 3-3 - Kort over løsning C.

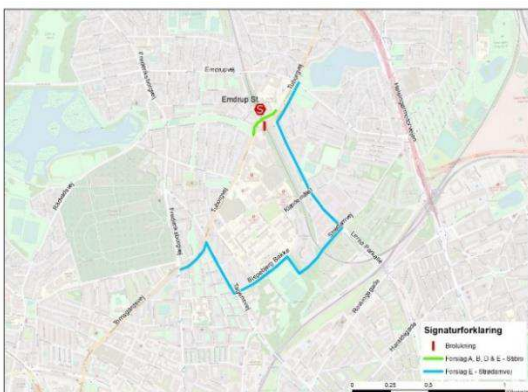
### 3.2.4. Løsning D – shuntforbindelse ved Klædemålet (ny vejbro)



Løsning D forudsætter, at der etableres en ny bro over banen ved Klædemålet før anlægsarbejdet med VB99 påbegyndes. Tuborgvej spærres, når VB99 udskiftes, og trafikken ledes i denne periode via Lersø Parkallé og Bispebjerg Bakke og over jernbanen ved Klædemålet. Her udskiftes den eksisterende stibro over banen ved Klædemålet-Bispebjerg Bakke med en ny vejbro og der anlægges en tilhørende ny vej på ca. 100 m. Strækningen vest om Bispebjerg Bakke anvendes til at afvikle trafikken. I krydset ved Hovmestervej ledes trafikken nord på ad Tagensvej (udenom Tagensbo skole og Kildevældsskolen på Hovmestervej). Omvejskørslen under anlægsarbejdet er ca. 2,1 km.

Figur 3-4 - Kort over løsning D.

### 3.2.5. Løsning E – shuntforbindelse ved Strødamvej (ny tunnel)



Løsning E forudsætter, at der etableres en ny vej tunnel under banen ved Strødamvej inden anlægsarbejdet med udskiftning af VB99 påbegyndes. Tuborgvej spærres i anlægsperioden og trafikken ledes i denne periode via Lersø Parkallé og under jernbanen ved Strødamvej i en ny vej tunnel. Vejen forlænges fra Strødamvej syd om boligområdet på Bispebjerg Bakke og frem til vejen Bispebjerg Bakke. Omvejskørslen under anlægsarbejdet er ca. 2,2 km.

Figur 3-5 - Kort over løsning E

### 3.3. Fordele og ulemper for de trafikale løsninger

Løsningsforslagene udviser forskellige fordele og ulemper. For at beslutningstagerne kan træffe en oplyst beslutning, om hvilken af løsningsforslagene, som vil være at foretrække, ud fra nogle klart definerede kriterier, er der som led i foranalysen gennemført en multikriterieanalyse. Fordelen ved en multikriterieanalyse (MCA) er, at der kan tages hensyn til effekter, som typisk ikke er værdiansat og dermed ikke er taget højde for i de almindelige analyseværktøjer der anvendes til udarbejdelse af beslutningsoplæg. Det drejer sig f.eks. om tab af grønne arealer og træer.

I foranalysen er der inddraget følgende hovedkriterier og deres vægtning:

Kriterie	Vægtning
Pris	30
Brugsværdi	15
Trafik, rejsetidsforsinkelser	15
Nabopåvirkning, arealer	20
Nabopåvirkning, gener	5
Bæredygtighed	20
<b>SUM</b>	<b>100</b>

Tabel 3-1 - Vægtning af kriterier i MCA.

Kriterier og deres vægtning blev fastlagt på en workshop med Københavns Kommune samt efterfølgende dialog og under inddragelse af kommunens Kommuneplan 2019 med henvisning til de politiske målsætninger for trafik, bæredygtighed samt grønne arealer og træer. Alternativer er i analysen ud fra deres absolutte resultater i de forskellige kriterier scoret ud fra deres rangorden.

Løsning A er i de følgende afsnit alene anført som sammenligningsgrundlag for de øvrige løsninger som reference, idet løsningen er vurderet som ikke-acceptabel grundet de negative effekter i anlægsfasen. Nedenfor markerer den grønt (gult) fremhævede løsning den hhv. bedste løsning for et givent delkriterie.

#### 3.3.1. Pris

Kriteriet pris dækker over løsningernes anlægsomkostninger.

Løsning B er den billigste (grønt markeret), løsning C den næstbilligste løsning (markeret med gult).

Beregningen af anlægsomkostninger i de enkelte løsninger beskrives i detaljer i afsnit 3.5.

	A	B	C	D	E
Samlede anlægsoverslag (DKK) inkl. risikotillæg	<b>221.440.000</b>	<b>223.970.000</b>	<b>257.830.000</b>	<b>282.260.000</b>	<b>434.040.000</b>

#### 3.3.2. Brugsværdi – værdi af permanent anlæg

Kriteriet brugsværdi afspejler den trafikale værdi af permanente anlæg ud over udskiftningen af VB99.

Løsning D og E er de eneste løsninger, hvor der skabes permanente anlæg. En ny bro over Klædemålet eller en ny tunnel ved Strødamvej vil give trafikanterne i området nye permanente muligheder for at komme til og fra området ved Bispebjerg Hospital, ligesom den giver muligheden for at køre ad en alternativ vej for den gennemkørende trafik, f.eks. I forbindelse med uheld på Tuborgvej.

Det vurderes, at broen over Klædemålet (Løsning D) vil give trafikanterne en gennemsnitlig rejsetidsgevinst på ca. 500 timer dagligt. Løsning E vil også give en tidsgevinst. Dog vurderes gevinsten her at være mindre med ca. 330 timer rejsetidsgevinst dagligt.

Løsning D (grønt markeret) vil således medføre den højeste brugsværdi blandt de undersøgte løsninger og løsning E (gult markeret) den næsthøjeste.

	A	B	C	D	E
Trafikal værdi af permanent anlæg	0	0	0	Markante trafikale fordele på ca. 500 timer dagligt	Trafikale fordele ved et permanent anlæg på ca. 330 timer dagligt

### 3.3.3. Trafikale forsinkelser

De undersøgte trafikale løsninger bidrager på forskellig vis til at bilister og kollektiv trafikrejsende oplever færre rejsetidsforsinkelser end i basisløsningen A.

#### 3.3.3.1. Bilister

Set over hele anlægsperioden giver løsning C (grønt markeret) den mindste og løsning D (gult markeret) den næstmindste rejsetidsforsinkelse for bilisterne i området.

Bilister	A	B	C	D	E
Rejsetidsforsinkelser i anlægsperioden (i timer)	1.725.384	1.512.006	1.130.744	1.214.059	1.229.978

#### 3.3.3.2. Busspassagerer

Busser vil ligesom bilister opleve forsinkelser i anlægsperioden. Løsning C (grønt markeret) giver også for busspassagerer den mindste og løsning D (gult markeret) den næstmindste rejsetidsforsinkelse målt over hele anlægsperioden.

Busspassagerer	A	B	C	D	E
Rejsetidsforsinkelser i anlægsperioden (i timer)	92.868	58.053	16.430	34.013 – PLUS permanente anlæg giver bedre betjening af Bispebjerg Hospital	44.024 - PLUS permanente anlæg giver bedre betjening af Bispebjerg Hospital

#### 3.3.3.3. Busspassagerer – togbusser ved erstatningstrafik Ryparken st. - Farum st.

I alle løsninger vil det i en periode på op til en måned være nødvendigt at indstille S-togsdriften på Emdrup station og hele Farum linjen samt anvende togbusser som erstatning.

Mens dette varer i 3-4 uger i løsningsforslagene A, B og C, kan lukningsperioden begrænses til lidt mindre, 2 uger i løsningsforslag D og E.

De daglige forsinkelser som de påvirkede passagerer vil opleve i perioden, når de skal tage bussen mellem Ryparken st. og Farum station, er langt større end de forsinkelser, som passagererne oplever på de øvrige buslinjer. I de to løsninger D og E vil der yderligere være forsinkelser ifm. anlægsarbejderne med de permanente broer ved hhv. Klædemålet (D) og Strødamvej (E).

Opgjort for hele anlægsperioden vil rejsetidsforsinkelsen dog være mindst i løsning D (grønt markeret) og næstlavest i løsningerne B og C (gult markeret).

Togbusspassager	A	B	C	D	E
Rejsetidsforsinkelser i anlægsperioden (i timer)	324.905	324.905	324.905	270.754	359.562

### 3.3.4. Påvirkning af naboer – arealer

I alle løsningsforslag undgås så vidt muligt permanent tab af arealer (ekspropriation). Dog medfører de forskellige trafikale tiltag enten midlertidige eller delvist også et permanent tab af grønne arealer eller træer. Derudover skal der også fjernes eller erstattes bil- og cykelparkering, fordi visse af kommunens arealer skal inddrages midlertidigt i anlægsfasen.

#### 3.3.4.1. Tab af grønne arealer

Løsning B (grønt markeret) vil medføre det mindste og løsning C (gult markeret) det næstmindste indgreb i form af tab af grønne arealer.

Løsning B vil ikke give nogen form for hverken midlertidig eller permanent tab af grønne arealer, idet der ud over udskiftning af broen, VB99 over banen på Tuborgvej samt anlæg af en midlertidig stibro ikke etableres yderligere permanente anlæg.

Derimod vil der i løsning C i forbindelse med anlæg af en interimsbro over Tuborgvej være et mindre tab af grønne arealer på ca. 750 kvm. Disse arealer forventes reetableret efter afslutning af anlægsarbejderne.

Det største tab af grønne arealer på 3.000 kvm vil ske ved en realisering af løsning D med etablering af en permanent vejbro ved Klædemålet. Disse grønne arealer forventes ligeledes reetableret efter afslutning af anlægsarbejderne.

Også i løsning E, hvor der etableres en vej tunnel under jernbanen ved Strødamvej, vil der ske et næsten lige så stort tab af grønne arealer, på 2.750 kvm. Tabet af disse arealer vil i modsætning til løsning C og D være permanente.

	A	B	C	D	E
Tab af grønne arealer (kvm) – midlertidigt	0	0	750	3.000	2.750*
Tab af grønne arealer (kvm) – permanent	0	0	0	0	2.750

\* Tabet sker i anlægsfasen og forbliver permanent.

### 3.3.4.2. Tab af træer

I alle løsningsforslag bortset fra basisløsningen A vil det være nødvendigt at fælde nogle træer. Løsningen med det mindste indgreb (grønt markeret) er løsning B. Her skal der fældes træer svarende til et mindre areal på 104 kvm, som vil blive reetableret efter endt anlægsperiode. Den næstbedste løsning i forhold til, hvor mange træer, der skal fældes, er løsning C. Her skal der fældes træer svarende til et areal på ca. 250 kvm. Også disse træer vil blive reetableret, når den midlertidige bro parallelt til VB99 fjernes igen.

Derimod vil de permanente anlæg, der skal etableres i løsning D (vejbro ved Klædemålet) og løsning E (tunnel ved Strødamvej) medføre et permanent tab af træer.

	A	B	C	D	E
Tab af træer (kvm) - midlertidigt	0	104	250	500*	8.750*
Tab af træer (kvm) - permanent	0	0	0	500*	8.750*

\*Midlertidigt tab, der bliver permanent.

Både det midlertidige som det varige tab af træer er til brug for multikriterieanalysen opgjort ud fra arealstørrelsen, idet det viste sig at være det mest neutrale nøgletal til formålet. Til planlægning af projektets videre forløb er der derimod et behov for en nøjagtig opgørelse af antallet og art af alle potentielt berørte træer i de to anbefalede alternativer C og D. Teknik- og Miljøforvaltningen ved Center for Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold har derfor i bilag B til dette resumé kortlagt antal og beliggenhed af disse træer samt taget stilling til en mulig genplantning. Det skal understreges, at denne præcisering ikke medfører nogen form for konsekvens for analysens grundlæggende resultat om at anbefale at gå videre med alternativer C eller D i projektets næste fase.

### 3.3.4.3. Tab af bil- og cykelparkering

Der er ingen permanent tab af hverken bil- eller cykelparkering i nogen løsninger, men i alle løsninger vil der være enten et midlertidigt tab af bil- eller cykelparkeringspladser eller anlæg af erstatningsparkeringer.

Løsning B vil medføre det største tab af bilparkeringspladser i anlægsfasen. Årsagen er, at nogle veje skal udvides i forbindelse med at trafikken skal ledes ad andre veje, når VB99 midlertidigt lukker for al vejtrafik. I løsning D og E (grønt markeret) kan der på den ene side helt undgås et midlertidigt tab af bilparkeringspladser, mens der vil være et mindre tab i løsning C (næstbedst, gult markeret). Der skal dog flyttes nogle af de nuværende parkeringspladser til nye erstatningsparkeringspladser. For nogle bilister vil det betyde en gene, når parkeringsforholdene ændres midlertidigt fordi der eksempelvis skal ledes efter en parkeringsplads i længere tid.

I forhold til cykelparkering er det kun løsning C, hvor der skal fjernes nogle parkeringspladser under anlægsfasen, mens der ikke vil være tab af parkeringspladser i løsning D eller B.

	A	B	C	D	E
Midlertidigt tabt antal bilparkeringspladser	0	321	10+87*	0	0

Midlertidigt tabt antal cykelparkeringspladser	0	0	78	0	0
Midlertidig erstatningsparkering, antal pladser	0	0	0	120	50

\* 10 pladser går tabt i hele anlægsperioden og 87 pladser er kun tabt i de 3-4 uger, hvor Tuborgvej lukkes totalt.

### 3.3.5. Nabopåvirkning i form af trafikstøj

Køddannelser ved kryds og omvejskørsel kan belaste beboere i form af et forøget støjniveau, fordi noget af trafikken skal ledes ad veje, som normalt er betydeligt mindre trafikeret end under anlægsfasen. De primært påvirkede lokaliteter under anlægsfasen er Lersø Parkallé, Emdrupvej og Frederiksborgvej, hvor støjniveauet vil stige med ca. 3 dB i den periode, hvor Tuborgvej lukkes for al trafik og trafikken derfor skal ledes ad andre veje i alle løsninger.

Derudover skal der i løsningsforslag D og E anlægges en vejbro ved Klædemålet (D) og en vej tunnel under jernbanen ved Strødamvej (E). De hertil knyttede anlægsarbejder vil hver for sig også medføre et øget støjniveau i de påvirkede områder.

De negative påvirkninger fra øget trafikstøj vurderes over hele anlægsperioden at være lavest i løsning C (grønt markeret) fordi broen over S-banen ved Tuborgvej lukkes i en betydelig kortere periode end i de øvrige løsninger. Det betyder at trafikafviklingen påvirkes i en relativt kort periode og ligeledes vil støjbelastningen begrænses tidsmæssigt. Løsning B (gult markeret) medfører en sammenlagt højere støjbelastning end løsning C fordi Tuborgvejen spærres i længere tid i løsning B.

	A	B	C	D	E
Samlet forandring i dB i området vægtet med anlægstiden	76,5	76,5	43	111,5	199,5

### 3.3.6. Bæredygtighed

Løsningsforslagene giver ud fra de forskellige trafikale tiltag anledning til at bilisterne i forskelligt omfang vil køre længere end i den nuværende situation, når broen på Tuborgvej over S-banen skal skiftes ud.

Omvejskørsel, men også forlænget rejsetid ved køddannelse, vil betyde at der udledes mere CO<sub>2</sub>, ligesom de lokale emissioner (herunder NO<sub>x</sub>) stiger.

Nedenfor er som et skøn på disse effekter ud fra den beregnede gennemsnitlige daglige omvejskørsel og den givne anlægstid samt under hensyntagen til de officielle transportøkonomiske enhedspriser beregnet, hvor meget CO<sub>2</sub>-udledning og de lokale emissioner (her forenklet vist for NO<sub>x</sub>), men billedet vil være det samme for andre typer lokale emissioner samlet set vil stige i de forskellige løsningsforslag.

Det fremgår tydeligt, at løsning C medfører den laveste belastning ift. både CO<sub>2</sub>-udslip og de lokale emissioner (herunder NO<sub>x</sub>) sammenholdt med alle øvrige løsninger. Det hænger igen sammen med den markant kortere lukningsperiode for Tuborgvejen (3 uger versus 2,5 måneder i de øvrige scenarier).

Når man sammenligner løsning B og C på dagsbasis, dvs. på en gennemsnitlig dag i lukningsperioden, vurderes den gennemsnitlige omvejskørsel for de påvirkede bilister, – og dermed også stigningen i CO<sub>2</sub>- udslip og lokale emissioner, at være omtrent lige høje.

	A	B	C	D	E
CO <sub>2</sub> samlet over hele anlægsperioden (DKK)	3.729.087	3.679.634	718.792	3.290.790	3.502.332
NO <sub>x</sub> samlet over hele anlægsperioden (i 1000 DKK)	3.328.045	3.283.910	641.490	2.936.884	3.125.676

Et andet bæredygtighedsmål er CO<sub>2</sub> belastningen ifm. produktion, etablering og bortskaffelse af anlægselementerne. I alle fem løsninger udskiftes VB99 og der etableres en midlertidig stibro (bortset fra C).

Som et meget simpelt mål antages det at CO<sub>2</sub> belastningen er proportional med massen af indgåede materialer. Hvis basisløsningens CO<sub>2</sub> belastning sættes til 1 er de øvrige løsninger vurderet relativt hertil i skemaet nedenfor.



	A	B	C	D	E
CO <sub>2</sub> belastning, LCA anlægselementer, relativt	1	1,1	1,7	2,0	3,5

### 3.4. Samfundsøkonomisk analyse

Løsning A er basis- eller referencepunktet for den samfundsøkonomiske analyse. Ifølge multikriterieanalysen (fordele og ulemper) er løsning E ikke en effektiv løsning, idet den vil være dårligere end de øvrige løsninger på alle parametre. Dermed fokuserer den samfundsøkonomiske analyse alene på løsning B, C og D.

Under de givne forudsætninger og ikke mindst det simple skøn for de trafikale effekter i fremtiden, **er løsning B det scenarie, hvor Københavns Kommune for en mindre stigning i anlægsbudgettet sammenholdt med løsning A vil få størst effekt per offentlig omkostningskrone.**

Løsning B giver ingen trafikantgevinster i fremtiden, men der er en relativt stor reduktion af gener i anlægsfasen (målt i reduceret tabt rejsetid og omvejskørsel sammenholdt med løsning A). Det giver også en mindre såkaldt arbejdsudbudsgevinst, dvs. fordi bilisterne og kollektivt rejsende vil anvende en del af den vundne tid til at arbejde mere.

Det bemærkes, at alle tre løsningsmuligheder B, C og D giver et godt samfundsøkonomisk resultat med en god intern forrentning og afkast pr. offentlig investeret krone:

- Alene reduktionen i gener i anlægsfasen, dvs. sparet rejsetid og køretøjskilometer sammenlignet med løsning A opvejer opregnet med de gældende transportøkonomiske enhedspriser omkostninger forbundet med de trafikale tiltag med en faktor ca. 2,5-10, alt efter løsning
- Reduktionen i gener falder tidsmæssigt sammen med anlægsomkostningerne, dvs. de vægtes i regnestykket lige så meget som anlægsomkostningerne, hvilket påvirker tiltagens lønsomhed positivt. Typisk falder gevinster sent og skal derfor diskonteres tilbage over adskillige år, mens anlægsomkostninger falder med det samme og vægter derfor mere.
- I løsning D vil kommunens drifts- og vedligeholdelsesomkostninger stige som følge af nyanlæg af en vejbro ved Klædemålet. Men de forventede varige brugereffekter (tidsgevinster for bilister og cyklister) vil opveje dette.

### 3.5. Anlægsøkonomi

Anlægsbudgettet for de fem løsningsforslag varierer i forhold til:

- Byggherreudgifter, kommunens interne projektkomkostninger
- Entreprenørudgifter
  - Direkte entreprenørudgifter (byggeplads, levering af anlægselementer, reetableringsarbejder inkl. interimbro og tiltag ifm grøn omstilling, LCA)
  - Rådgivning, tilsyn, undersøgelser o.l.
  - Arealerhvervelser (midlertidige arealerhvervelser, varigt køb fra private grundejere og Banedanmark)
  - Trafikale tiltag (færdselsregulering, optimering af kryds (signalregulering mv.), Movia- og togbusser)

Beregningen af omkostninger relateret til disse kategorier giver samlet løsningernes fysikoverslag. I dette tidlige stadium giver fysikoverslaget, som er baseret på mængder og erfaringsbaserede enhedspriser, et groft estimat. Der er taget hensyn til usikkerheden på mængder og enhedspriser ved at tillægge 30 pct. (basisoverslag). Desuden er der tillagt 10 pct. til på nuværende tidspunkt ikke endnu identificerede udgifter (ankerbudget). Københavns Kommune lægger yderligere 15 pct. til ankerbudgettet for at tage hensyn til særlige hændelser, som påvirker projektet, men ikke kan forudses på nuværende tidspunkt.

Totalbudgettet for løsning A og B er næsten ens. A er basisløsningen og grundet de store trafikale udfordringer ved udskiftningen af VB99 er denne løsning næppe acceptabel. Forskellen i budgettet ligger i de trafikale tiltag som iværksættes i løsning B. Det omhandler optimering af trafiksignaler samt etablering af forskellige fysiske forbedringer i nogle af nabokrydsene. Investeringerne i disse trafiktiltag er relative små.

Anlæg af en interimsvejbro i løsning C øger særligt bygherre- og entreprenørudgifter, mens der kan spares nogle udgifter relateret til færdselsregulering og optimering af kryds sammenlignet med løsning B. Totalbudgettet for løsning C ligger knap 15 pct. over totalbudgettet for løsning B.

I løsning D, hvor der udover udskiftningen af VB99, udskiftes en stibro til en vejbro ved Klædemålet, ligger både bygherre- og entreprenørudgifter noget over niveauet for løsning B og C. Derudover stiger budgettet for arealerhvervelser markant, fordi der skal midlertidigt inddrages arealer til byggeplads ved Klædemålet samt langvarigt købes arealer for anlæg af tilkørselsveje til den nye vejbro. Estimatet for de trafikale omkostninger ligger under alle øvrige løsninger.

Løsning E er den dyreste af alle løsninger, hvilket hovedsageligt relater sig til bygherre- og entreprenørudgifter i forbindelse med anlæg af tunnelen under S-banen ved Strødamvej. Totalbudgettet ligger 94 pct. – dvs. nær det dobbelte – over løsning B.

Anlægsoverslag	A	B	C	D	E
	Basis	Basis + trafikoptimering	Basis + Interimsvejbro	Basis + shunt via Klædemålet	Basis + shunt via Strødamvej
Bygherreudgifter (interne)	22.165.000	22.475.000	25.730.000	28.055.000	43.090.000
Entreprenørudgifter mm.	199.275.000	201.495.000	232.100.000	254.205.000	390.950.000
<b>Total budget = Ankerbudget + Risikotillæg</b>	<b>221.440.000</b>	<b>223.970.000</b>	<b>257.830.000</b>	<b>282.260.000</b>	<b>434.040.000</b>

**Tabel 3-2 – Anlægsoverslag, Total budget for løsningsforslag A-E (alle tal i 2021-priser og ekskl. moms)**

Det skal bemærkes, at projektet har en økonomisk størrelse og en teknisk kompleksitet, som betyder at projektet, som en del af den grønne omstilling, er underlagt krav til drivhusgasudledning og omstilling til bæredygtige løsninger. En sådan omstilling kræver, at projektet tilføres ekstra økonomiske midler, som på nuværende stadi ikke er estimeret men anslået og medtaget i anlægsoverslaget. Der er som start skøn indarbejdet et tillæg hertil på 5% af de direkte entreprenørudgifter. Bør undersøges nærmere i næste fase af projektet.

### 3.6. Tidsplan

Det forudsættes at projektets budgetnotat for 2023 behandles politisk i efteråret 2022 således, at der her tages en politisk beslutning for hvilken en af de fem løsninger der skal arbejdes videre med. Projektstart januar 2023.

Hovedtidsplanen for gennemførelsen af projektet frem til ibrugtagning efter udskiftningen af VB99 og renoveringen af VB308 på Tuborgvej får følgende mulige ibrugtagningstidspunkter:

- A, B – december 2028
- C – oktober 2029
- D – oktober 2030
- E – oktober 2031

I Bilag A er vist tidsplan for løsning C og D.

### 3.7. Risici

Der er i forundersøgelsen ikke gennemført en egentlig risikoanalyse og nedenstående risici er derfor ikke nødvendigvis de risici, som har størst sandsynlighed for at ske og/eller har de største konsekvenser.

Det er dog risici der under alle omstændigheder bør håndteres i næste fase af projektet.

Mens der især i løsning A og B er en risiko forbundet med, at der vil være problemer med afvikling af trafikken og med trafiksikkerhed, er der især i løsning E (og i mindre grad også i D) en risiko for, at der vil være

modstand fra forskellige interessenter (politikere, borgere, myndigheder) mod de foreslåede supplerende anlæg.

Tema	Væsentlige risici
Fysik/konstruktion	Særligt i <b>løsning E</b> kan der i forbindelse med anlæg af en tunnel under jernbanen ved Strødamvej være risici forbundet med ukendte/uventede forhold omkring jordbund, højt grundvand og ledningsforhold.
Lokalområde og øvrige grænseflader	Særligt i <b>løsning D og E</b> kan der forventes modstand fra borgere bl.a. pga. gener i anlægsfasen for anlæg af hhv. vejbroen ved Klædemålet og tunnelen under jernbanen ved Strødamvej.  Især i <b>løsning A og B</b> vil fremkommelighed og færdselssikkerhed kunne påvirkes af uhensigtsmæssig trafikregulering og/eller omlægning
Myndighedskrav/processer	I relation til anlæg af VB99 vil der i <b>alle løsninger</b> være en risiko forbundet med at ibrugtagningstilladelsen (Banedanmark og Trafikstyrelsen) ikke opnås i tide, hvilket vil give forsinkelser i tidsplanen. Dette kan have konsekvenser for både økonomi og de gener, som borgere og trafikanter i område vil opleve ved projektet.  Særligt i <b>løsning E</b> er der en risiko for modstand fra fredningsmyndigheder og VVM-myndighed ifm. anlæg af en tunnel under jernbanen ved Strødamvej.
Trafik/Infrastruktur	Der er i alle løsninger, men især i løsning D og E, en risiko forbundet med at de adviserede sporspærringer er utilstrækkelige i forhold til projekts behov.  Især i <b>løsning A og B</b> er der en risiko for at den i anlægsfasen reducerede tilgængelighed til Bispebjerg Hospital for beredskabet ikke kan acceptere den valgte løsning på grund af længere responstid for udrykningskøretøjer.  Endvidere er der særligt i <b>løsning A og B</b> en risiko for opstuvning af trafikken på Lyngbyvejen ved frakørsel fra nord ind på Tuborgvej.

### Tabel 3-3 - Opdeling af identificerede risici

Der er endvidere identificeret nogle løsningspecifikke udfordringer, især ved løsning B og D (E). Løsning B berører potentielt mange borgere i et stort område, fordi trafikken spredes ud på forskellige omvejsruter. Det kan fremprovokere flere borgerhenvendelser og dermed give et øget pres på kommunens egne resurser under projektets gennemførelse. I tilfælde af et trafikuheld på Tuborgvej er der med løsning B endvidere en noget større risiko for et trafikalt sammenbrud end i løsninger C-E. I løsninger C-E etableres nemlig supplerende midlertidige eller permanente anlæg, der giver en større kapacitet for at absorbere trafikken.

Løsning D og E er med anlæg af supplerende permanente shuntløsninger mere komplekse end de øvrige løsninger. Hertil skal der derfor også udarbejdes et nyt plangrundlag.

Til sidst gøres der opmærksom på, at særligt tilgængelighed for redningskøretøjer i anlægsperioden vurderes at være et følsomt emne. Hvis der er modstand mod at Tuborgvej lukkes i længere tid (løsningerne A, B, D og E), er der en risiko for, at konsekvensen kan blive, at der skal anlægges en interimsbro som i løsning C.

# Bilag A. Tidsplaner for løsning C og D

Løsning C  
Interrimsvejbro nord for Tuborgvej

Opgavenavn	2023				2025				2026				2027				2028				2029			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
PROGRAMFASEN (opstartsfasen frem til kontrakt med rådgiver)																								
FORSLAGSFASEN (projektforslag og lokalplansbehandling)																								
PROJEKTERINGSFASEN (udbudsprojekt, evt. VVM screening, myndighedsbehandling)																								
UDFØRELSEFASEN (interrimsvejbro, efterfulgt af ny VB99 på Tuborgvej)																								

## Løsning C

Løsning D  
Interrimsvejbro nord for Tuborgvej

Opgavenavn	2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029				2030			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
PROGRAMFASEN (opstartsfasen frem til kontrakt med rådgiver)																																
FORSLAGSFASEN (projektforslag og lokalplansbehandling)																																
PROJEKTERINGSFASEN (udbudsprojekt, evt. VVM, myndighedsbehandling)																																
UDFØRELSEFASEN (ny bro ved Klædemålet VB268, efterfulgt af ny VB99 på Tuborgvej)																																

## Løsning

# Bilag B. Notat vedr. træer og parkering i løsning C og D

10. maj 2022

Sagsnummer  
2022-0092632

Dokumentnummer  
2022-0092632-1

## 4. Tillæg til Resumérapport vedr. træer og parkering

### Baggrund

I *Foranalyse udskiftning af VB 99 bro over S-banen, Tuborgvej* er der undersøgt 5 forskellige scenarier for trafikafvikling i nærområdet mens anlægsarbejdet udføres. Det er anbefalet at arbejde videre med løsning C og løsning D.

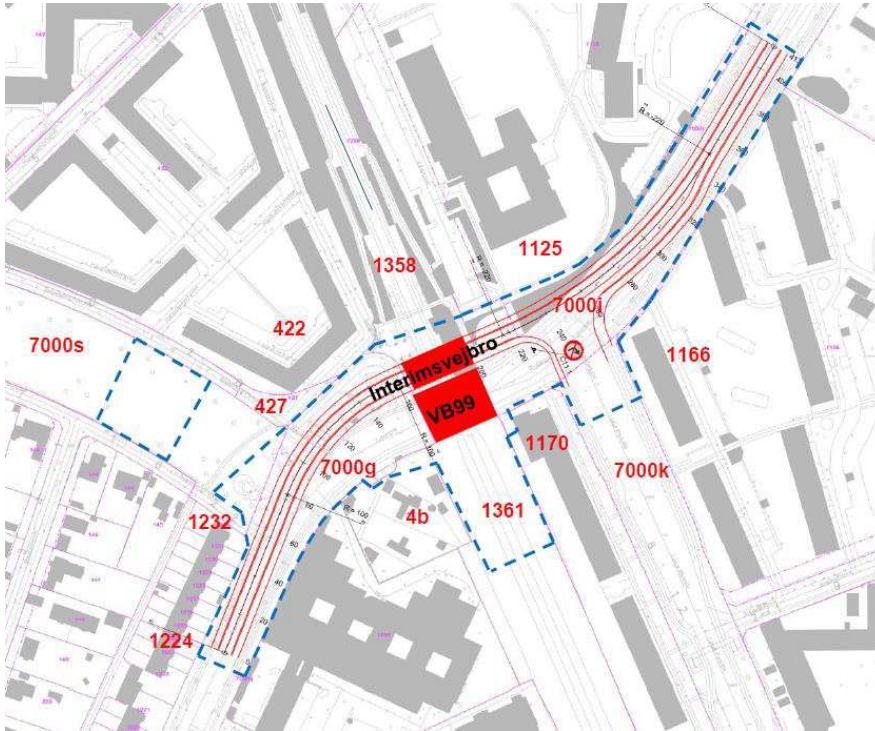
I løsning C etableres en interimbro nord for den eksisterende bro i anlægsfasen, så trafikken i anlægsfasen kan opretholdes i 1 spor i hver retning. I løsning D udskiftes en stibro ca. 500 m syd for Tuborgvej til en vejbro, så biltrafikken fra Tuborgvej kan ledes over denne bro i anlægsperioden. Der vil også i denne løsning blive etableret en interimbro nord for Tuborgvej, men i denne løsning vil den kun være for bløde trafikanter samt for udrykningskøretøjer.

I foranalysen er de forskellige scenarier undersøgt og sammenlignet på en række forskellige parametre, herunder tab af træer og tab af parkeringspladser. Tab af træer er dog i rapporten opgjort per areal. Dette tillæg specificerer antallet af træer der går tabt ved de to anbefalede løsninger C og D samt hvor de tabte træer og parkeringspladser ligger.

## Specificering af træer

### Løsning C

I løsning C er følgende område udpeget som arbejdsplads og interimsvej ved Emdrup station:



Jævnfør Københavns Kommunes registrering af træer ligger følgende træer (markeret i stiplede kasser) inden for det udpegede område og må påregnes at skulle fjernes:



Derudover er der træer inden for området lokalt ved Emdrup station som ikke er registreret af Københavns Kommune. Disse er markeret i stiplede kasser nedenfor:





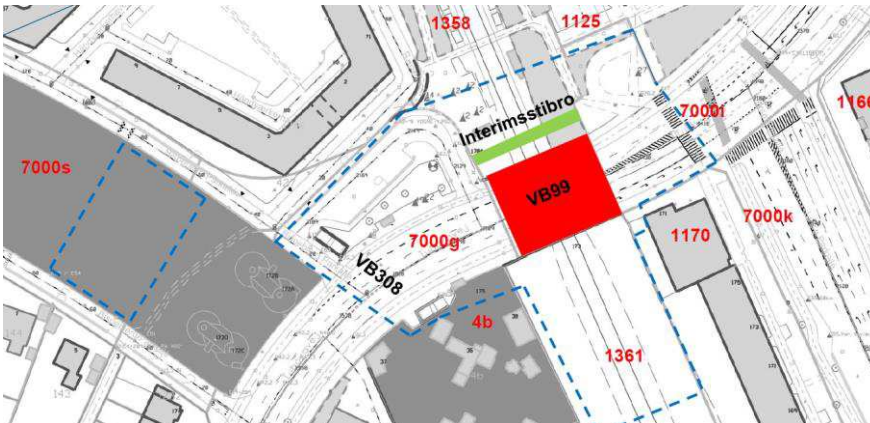
De to trægrupper ved siden af banen ligger på Banedanmarks matrikel og den lille trægruppe øst for banen ligger på Københavns Kommunes matrikel som vist på kortet med matrikelgrænser nedenfor.



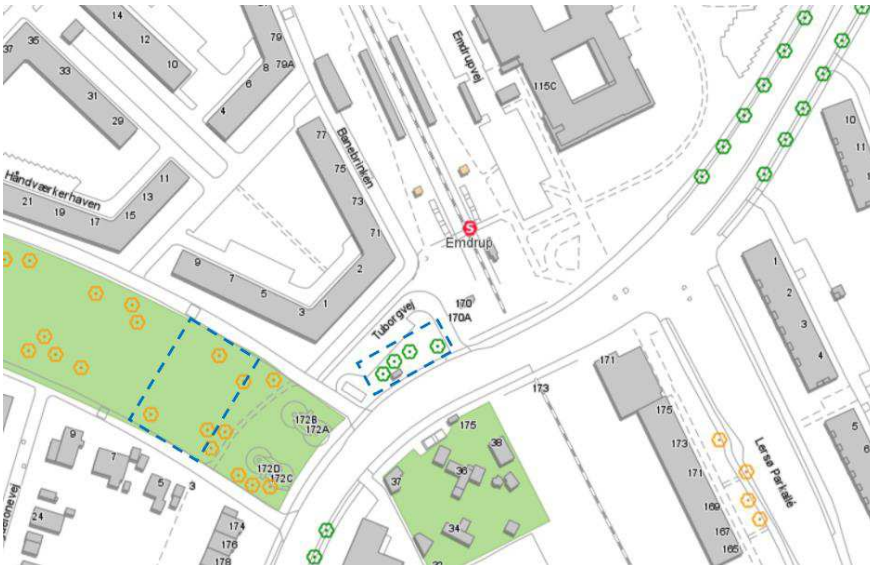
Ud fra ovenstående vurderes det at løsning C kræver fjernelse af 29 af Københavns Kommunes træer og 7 træer er private træer tilhørende Banedanmark. Alle træer genplantes efter anlægsarbejdet samme sted.

## Løsning D

I løsning D er følgende område udpeget som arbejdsplads og interimsvej ved Emdrup station:



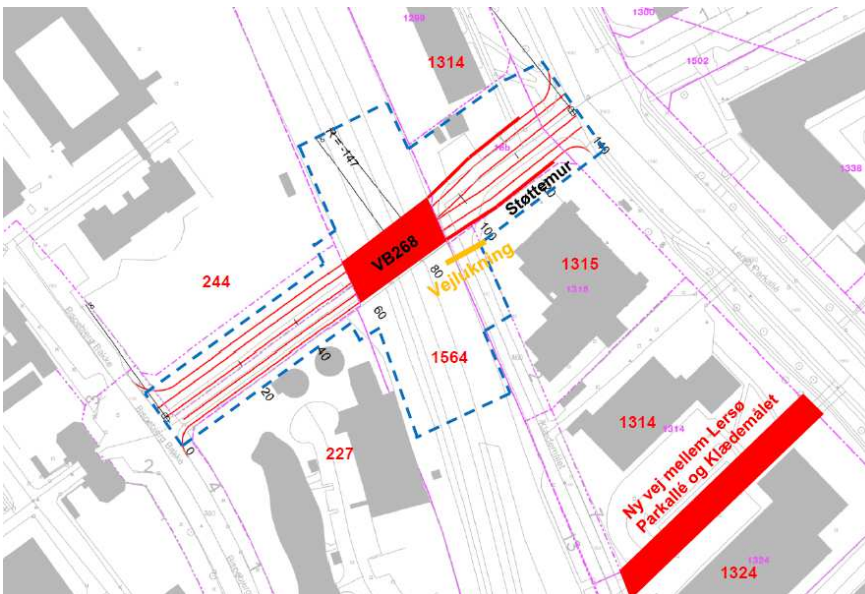
Jævnfør Københavns Kommunes registrering af træer ligger følgende træer (markeret i stiplede kasser) inden for det udpegede område om må påregnes at skulle fjernes:



Derudover er der træer inden for området lokalt ved Emdrup station som ikke er registreret af Københavns Kommune. Disse er markeret i stiplede kasser nedenfor:



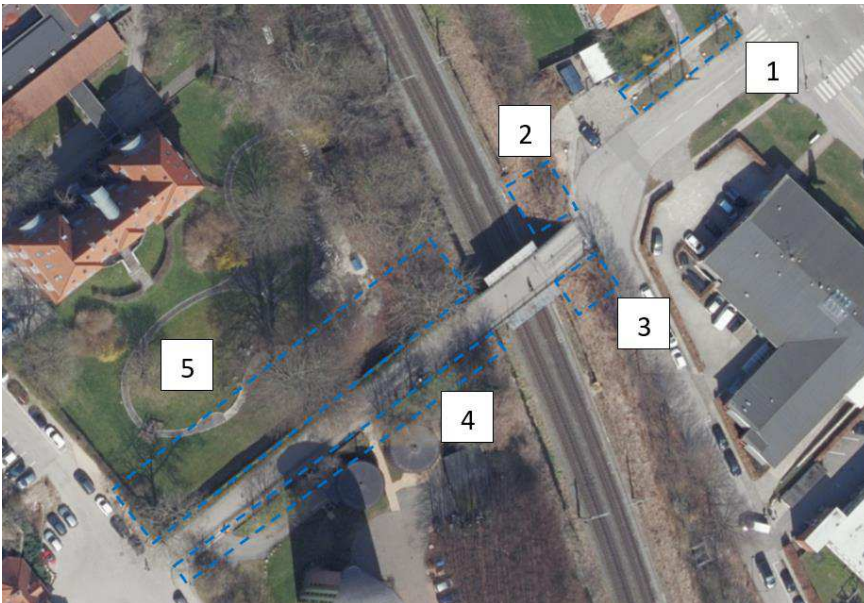
I løsning D er der også et større anlægsarbejde ved Klædemålet, hvor følgende område er udpeget som arbejdsplads:



Jævnfør Københavns Kommunes registrering af træer er der ingen træer inden for det udpegede område:



Der er dog træer inden for området som ikke er registreret af Københavns Kommune. Træerne på området er markeret i stiplede kasser og nummereret nedenfor:



Træerne i gruppe 1 står på Københavns Kommunes matrikel, træerne i gruppe 2 og 3 står på Banedanmarks matrikel, træerne i gruppe 4 står på den private matrikel ejet af E/F Bispebjerg Bakke og træerne i gruppe 5 står på Bispebjerg Hospitals matrikel. Dette er vist på kortet med matrikelgrænser nedenfor.



I gruppe 1 står der 3 træer som ejes af Københavns Kommune.

I gruppe 2 står der en større gruppe træer som ejes af Banedanmark, men de har mere karakter af krat end egentlige træer. Disse er vist på billedet nedenfor.

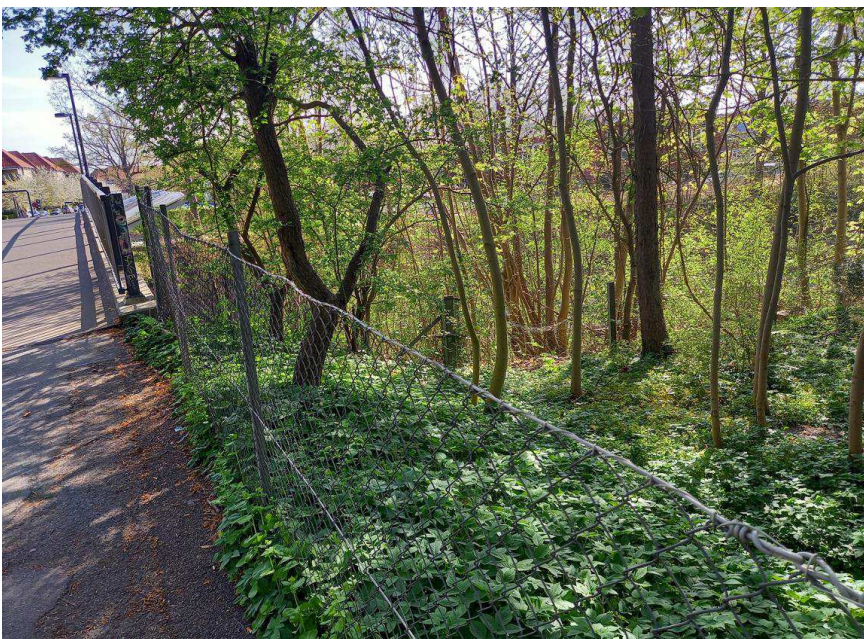


Èt af træerne er betydeligt større end de andre og er det eneste træ som tælles med. Dermed er der ét træ i gruppe 2 som ejes af Banedanmark.

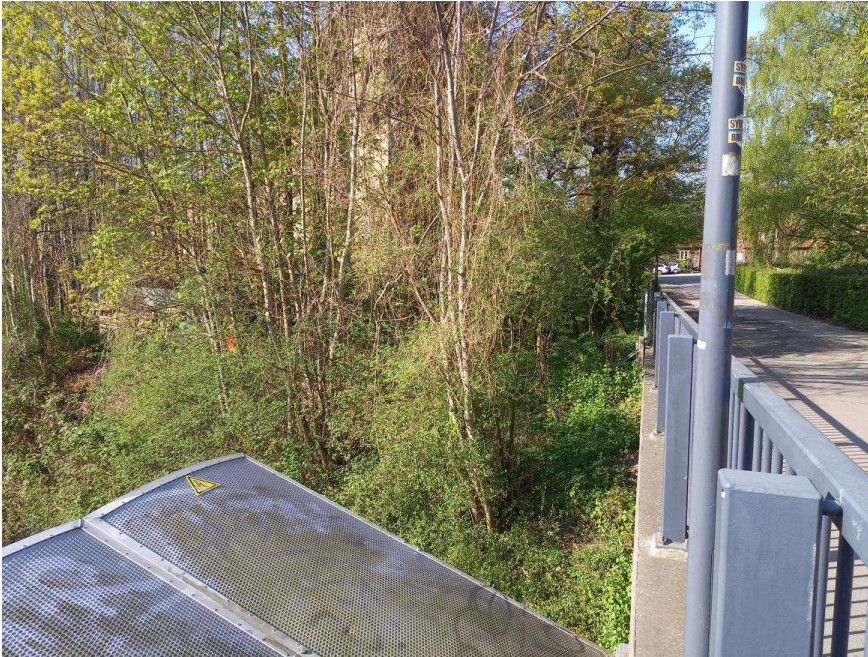
I gruppe 3 står der 2 træer som ejes af Banedanmark. Disse er vist nedenfor.



I gruppe 4 står der 14 private træer som ejes af E/F Bispebjerg Bakke. Som udgangspunkt står træerne ikke i vejen og skal ikke fjernes, men det kan ikke siges med sikkerhed om træerne kan overleve på længere sigt da vejprojektet kommer tæt på træerne. I hjørnet nede ved broen vil der være behov for at fjerne to træer i forbindelse med broarbejderne. Disse to træer er vist nedenfor og er de to træer som tælles med i opgørelsen.



På Banedanmarks areal foran matriklen for E/F Bispebjerg Bakke står der noget beplantning som ikke har karakter af egentlige træer og tælles derfor ikke med i opgørelsen. Dette område er vist nedenfor.



I gruppe 5 står der 5 træer som ejes af Bispebjerg Hospital. Tre af træerne står ude ved matrikelskellet og vil skulle fjernes. Derudover står der to store træer længere inde på hospitalets matrikel. Umiddelbart er det ikke nødvendigt at fjerne disse to træer for at gøre plads til anlægsprojektet, men det er usikkert om træerne kan overleve på længere sigt. De to træer er vist nedenfor og tælles ikke med i opgørelsen.

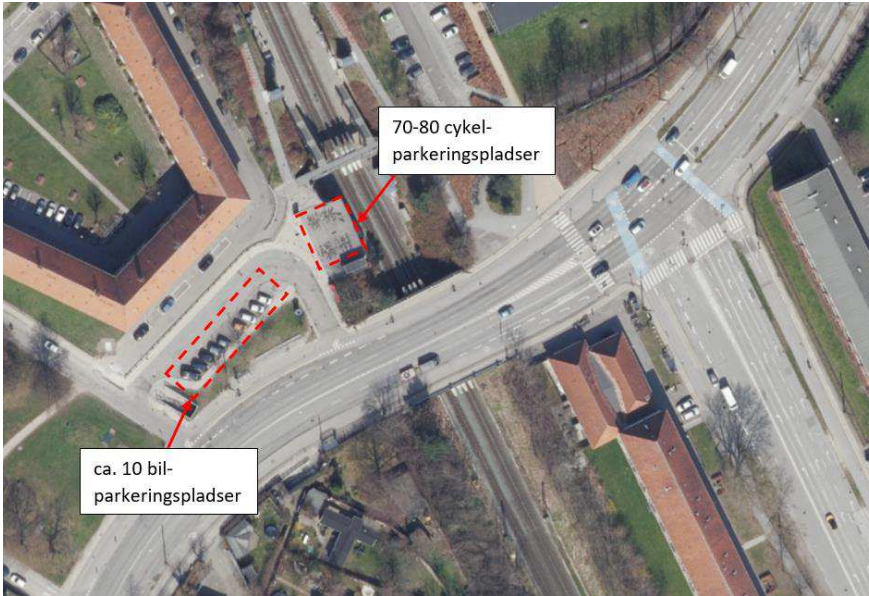


Ud fra ovenstående vurderes det at løsning D kræver fjernelse af 14 træer som tilhører Københavns Kommune, 10 træer som tilhører Banedanmark, 3 træer som tilhører Bispebjerg Hospital og 2 træer som tilhører E/F Bispebjerg Bakke. Træerne som fjernes ved Emdrup station udgør 18 træer som genplantes efter anlægsarbejdet samme sted. Træerne ved Klædemålet som udgør 11 træer kan derimod ikke genplantes samme sted efter anlægsarbejdet.

## Specificering af parkeringspladser

### Løsning C

I løsning C tabes følgende cykel- og bilparkeringspladser midlertidigt i hele anlægsperioden:



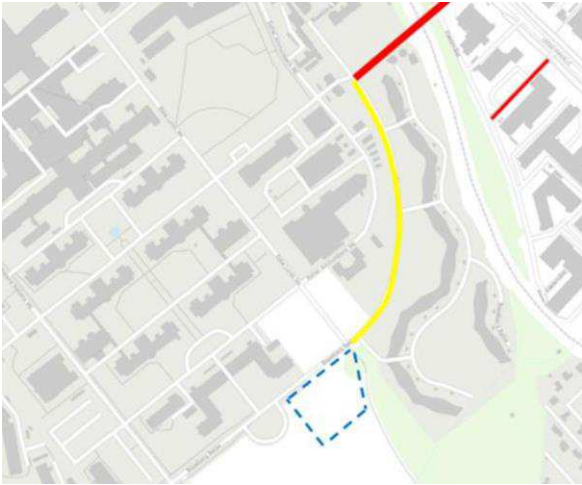
Derudover tabes ca. 80-90 bilparkeringspladser i en kortere midlertidig periode hvor trafikken omlægges fra Tuborgvej til interimsvejen nord for Tuborgvej.

Alle tabte cykel - og bilparkeringspladser i løsning C genetableres efter anlægsarbejdet.



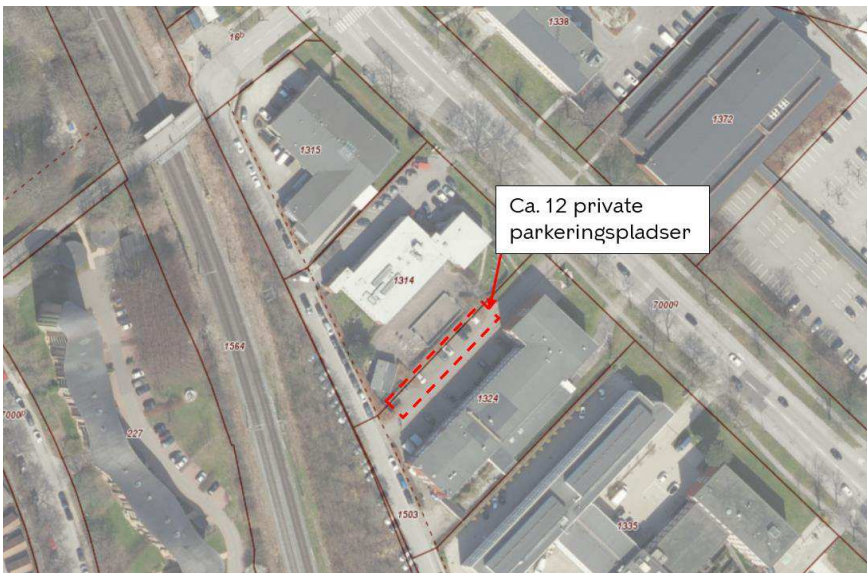
## Løsning D

I løsning D tabes ikke offentlige cykel- eller bilparkeringspladser, men følgende offentlige bilparkeringspladser vil blive midlertidigt flyttet som vist på rapportens figur 7-5 som også vises nedenfor:



Ca. 120 bilparkeringspladser på den nordøstlige del af Bispebjerg Bakke (markeret med gult) vil i anlægsperioden blive flyttet til midlertidigt parkeringsområde i det nordøstlige hjørne af Lersøparken (markeret med stipleet firkant). Efter anlægsarbejdet vil der igen blive indført parkering på den nordøstlige del af Bispebjerg Bakke, og det midlertidige parkeringsareal i Lersøparken vil blive sløjfet.

Derimod vil der være et tab af private bilparkeringspladser i forbindelse med etablering af ny vej mellem Lersø Parkallé og Klædemålet som etableres på privat ejet matrikel 1324. For at vejen kan benyttes til adgangsvej for hele Klædemålet må det påregnes at parkeringspladserne mod nordvest skal sløjfes. Dette er vist nedenfor og drejer sig om ca. 12 parkeringspladser og er vist nedenfor:



## Sammenfatning

Med hensyn til træer fjernes der i løsning C 29 træer som tilhører Københavns Kommune og 7 træer som tilhører Banedanmark. Alle fjernede træer kan genplantes samme sted efter anlægsarbejdernes afslutning.

I løsning D fjernes 14 træer som tilhører Københavns Kommune og 15 træer som er privat og ejes af hhv. Banedanmark, Bispebjerg Hospital og E/F Bispebjerg Bakke. Træerne ved Klædemålet, hvilket udgør 3 af Københavns Kommunes træer og 8 private træer, kan ikke genplantes samme sted efter anlægsarbejdernes afslutning.

Med hensyn til parkering fjernes der i løsning C midlertidigt ca. 10 bilparkeringspladser og 70-80 cykelparkeringspladser samt i en kort periode 80-90 bilparkeringspladser.

I løsning D flyttes ca. 120 offentlige parkeringspladser til erstatningsparkering. Derudover vil der være en permanent tab på ca. 12 private parkeringspladser.

**10. maj 2022**

Sagsnummer  
2022-0092632

Dokumentnummer  
2022-0092632-1

Christian von Scholten  
**Atkins Danmark A/S**  
Arne Jacobsens Alle 17  
2300 Copenhagen S

Tel: +45 5251 9000

© Atkins Danmark A/S undtaget hvor andet er angivet.



## Bilag 2

### Tillæg til rådgiverrapport vedrørende parkeringspladser og træer

12-05-2022

#### Baggrund

I *Foranalyse udskiftning af VB 99 bro over S-banen, Tuborgvej* er der undersøgt 5 forskellige scenarier for trafikafvikling i nærområdet mens anlægsarbejdet udføres. Det er anbefalet at arbejde videre med løsning C og løsning D.

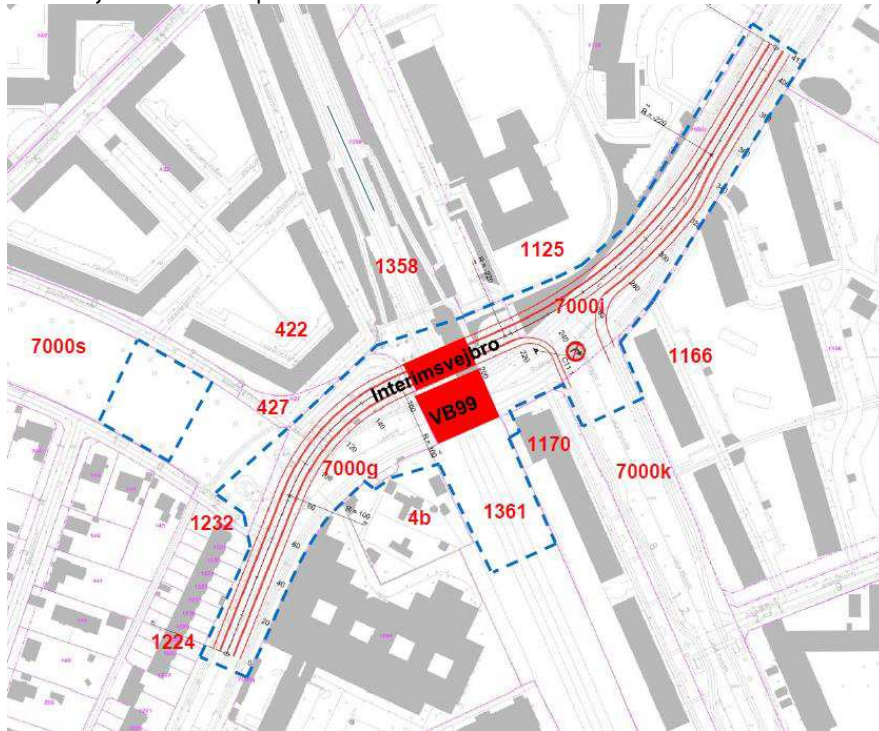
I løsning C etableres en interimsbro nord for den eksisterende bro i anlægsfasen, så trafikken i anlægsfasen kan opretholdes i 1 spor i hver retning. I løsning D udskiftes en stibro ca. 500 m syd for Tuborgvej til en vejbro, så biltrafikken fra Tuborgvej kan ledes over denne bro i anlægsperioden. Der vil også i denne løsning blive etableret en interimsbro nord for Tuborgvej, men i denne løsning vil den kun være for bløde trafikanter samt for udrykningskøretøjer.

I foranalysen er de forskellige scenarier undersøgt og sammenlignet på en række forskellige parametre, herunder tab af træer og tab af parkeringspladser. Tab af træer er dog i rapporten opgjort per areal. Dette tillæg specificerer antallet af træer der går tabt ved de to anbefalede løsninger C og D samt hvor de tabte træer og parkeringspladser ligger.

## Specificering af træer

### Løsning C

I løsning C er følgende område udpeget som arbejdsplads og interimsvej ved Emdrup station:



Jævnfør Københavns Kommunes registrering af træer ligger følgende træer (markeret i stiplede kasser) inden for det udpegede område og må påregnes at skulle fjernes:



Derudover er der træer inden for området lokalt ved Emdrup station som ikke er registreret af Københavns Kommune. Disse er markeret i stiplede kasser nedenfor:



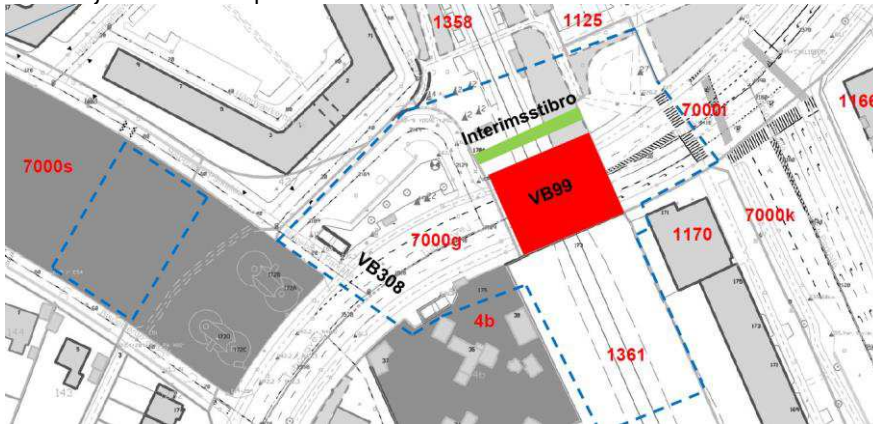
De to trægrupper ved siden af banen ligger på Banedanmarks matrikel og den lille trægruppe øst for banen ligger på Københavns Kommunes matrikel som vist på kortet med matrikelgrænser nedenfor.



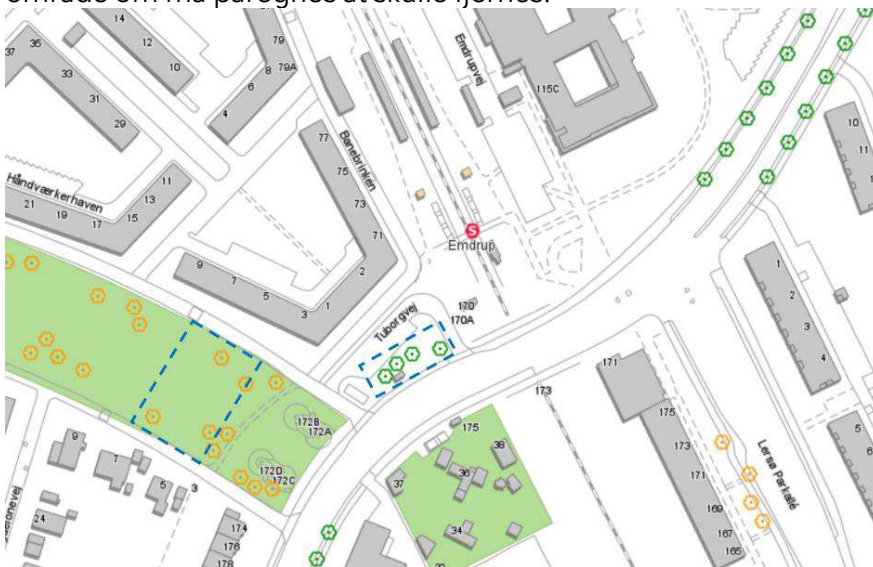
Ud fra ovenstående vurderes det at løsning C kræver fjernelse af 29 af Københavns Kommunes træer og 7 træer er private træer tilhørende Banedanmark. Alle træer genplantes efter anlægsarbejdet samme sted.

### Løsning D

I løsning D er følgende område udpeget som arbejdsplads og interimsvej ved Emdrup station:



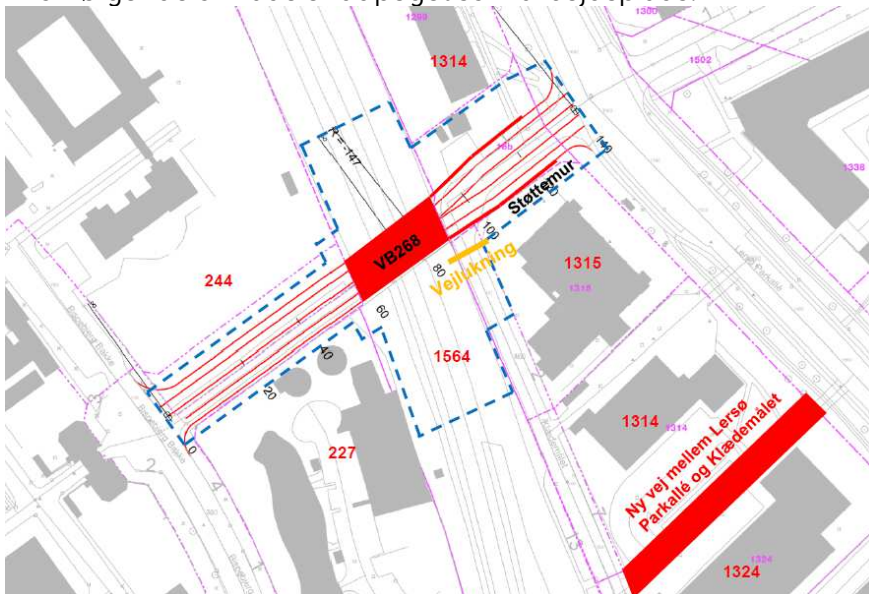
Jævnfør Københavns Kommunes registrering af træer ligger følgende træer (markeret i stiplede kasser) inden for det udpegede område om må påregnes at skulle fjernes:



Derudover er der træer inden for området lokalt ved Emdrup station som ikke er registreret af Københavns Kommune. Disse er markeret i stiplede kasser nedenfor:



I løsning D er der også et større anlægsarbejde ved Klædemålet, hvor følgende område er udpeget som arbejdsplads:

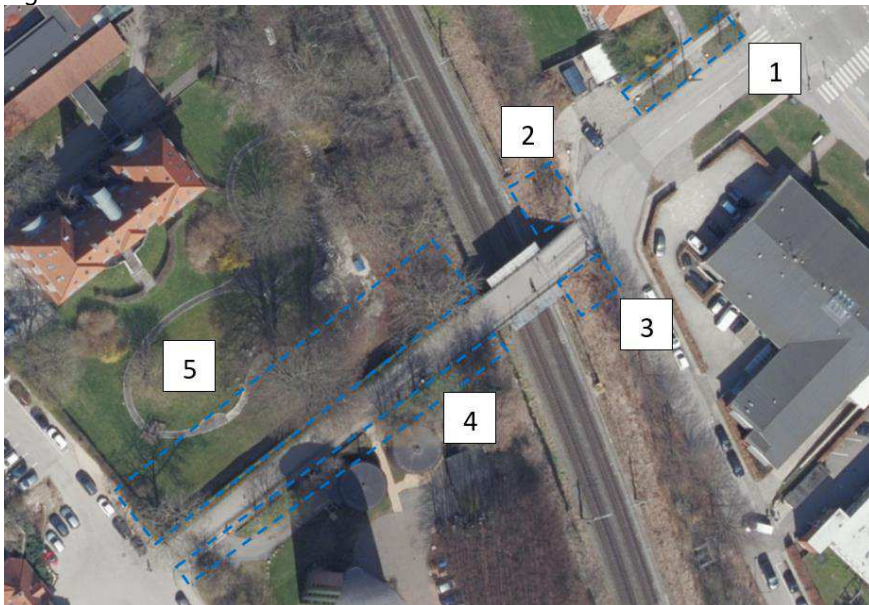




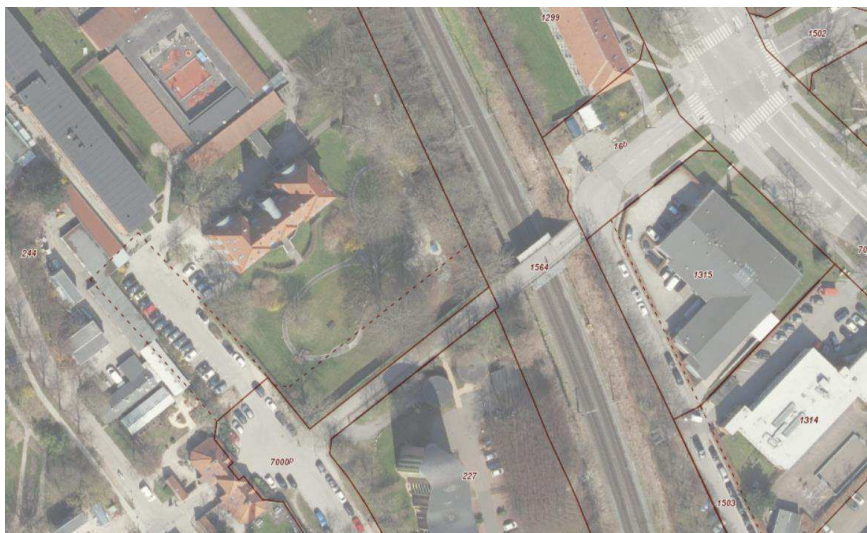
Jævnfør Københavns Kommunes registrering af træer er der ingen træer inden for det udpegede område:



Der er dog træer inden for området som ikke er registreret af Københavns Kommune. Træerne på området er markeret i stiplede kasser og nummeret nedenfor:

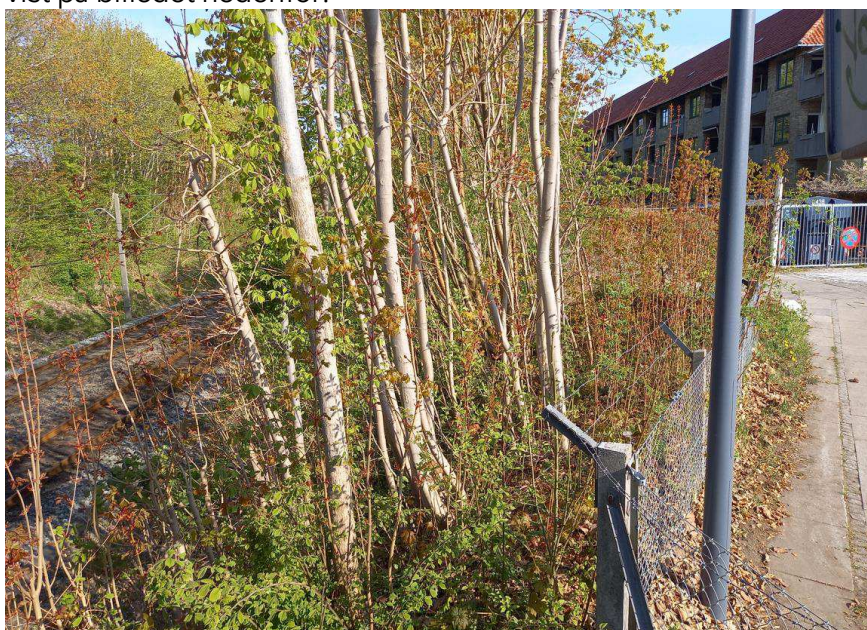


Træerne i gruppe 1 står på Københavns Kommunes matrikel, træerne i gruppe 2 og 3 står på Banedanmarks matrikel, træerne i gruppe 4 står på den private matrikel ejet af E/F Bispebjerg Bakke og træerne i gruppe 5 står på Bispebjerg Hospitals matrikel. Dette er vist på kortet med matrikelgrænser nedenfor.



I gruppe 1 står der 3 træer som ejes af Københavns Kommune.

I gruppe 2 står der en større gruppe træer som ejes af Banedanmark, men de har mere karakter af krat end egentlige træer. Disse er vist på billedet nedenfor.

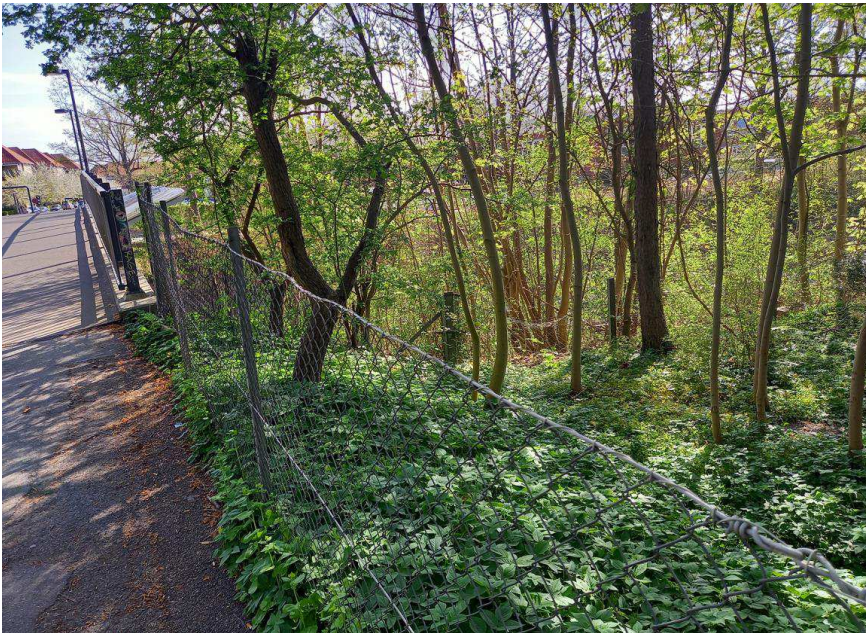


Èt af træerne er betydeligt større end de andre og er det eneste træ som tælles med. Dermed er der ét træ i gruppe 2 som ejes af Banedanmark.

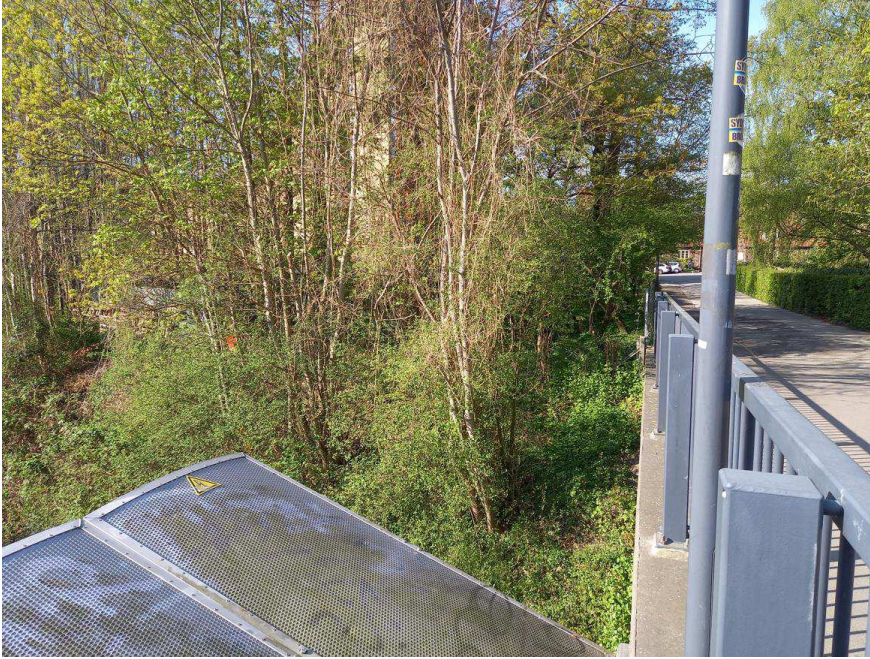
I gruppe 3 står der 2 træer som ejes af Banedanmark. Disse er vist nedenfor.



I gruppe 4 står der 14 private træer som ejes af E/F Bispebjerg Bakke. Som udgangspunkt står træerne ikke i vejen og skal ikke fjernes, men det kan ikke siges med sikkerhed om træerne kan overleve på længere sigt da vejprojektet kommer tæt på træerne. I hjørnet nede ved broen vil der være behov for at fjerne to træer i forbindelse med broarbejderne. Disse to træer er vist nedenfor og er de to træer som tælles med i opgørelsen.



På Banedanmarks areal foran matriklen for E/F Bispebjerg Bakke står der noget beplantning som ikke har karakter af egentlige træer og tælles derfor ikke med i opgørelsen. Dette område er vist nedenfor.



I gruppe 5 står der 5 træer som ejes af Bispebjerg Hospital. Tre af træerne står ude ved matrikelskellet og vil skulle fjernes. Derudover står der to store træer længere inde på hospitalets matrikel. Umiddelbart er det ikke nødvendigt at fjerne disse to træer for at gøre plads til anlægsprojektet, men det er usikkert om træerne kan overleve på længere sigt. De to træer er vist nedenfor og tælles ikke med i opgørelsen.



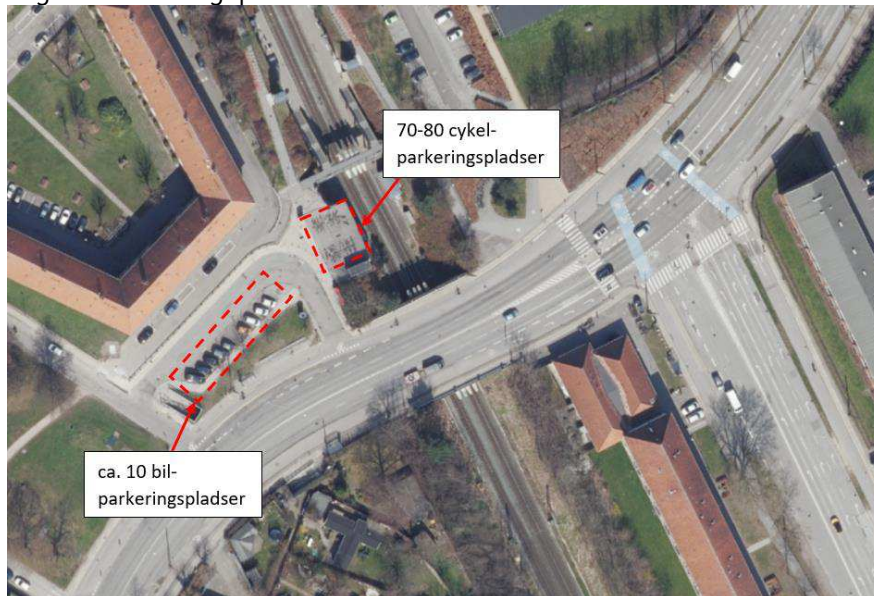
Ud fra ovenstående vurderes det at løsning D kræver fjernelse af 14 træer som tilhører Københavns Kommune, 10 træer som tilhører Bannedanmark, 3 træer som tilhører Bispebjerg Hospital og 2 træer som tilhører E/F Bispebjerg Bakke. Træerne som fjernes ved

Emdrup station udgør 18 træer som genplantes efter anlægsarbejdet samme sted. Træerne ved Klædemålet som udgør 11 træer kan derimod ikke genplantes samme sted efter anlægsarbejdet.

### **Specificering af parkeringspladser**

#### Løsning C

I løsning C tabes følgende cykel- og bilparkeringspladser midlertidigt i hele anlægsperioden:

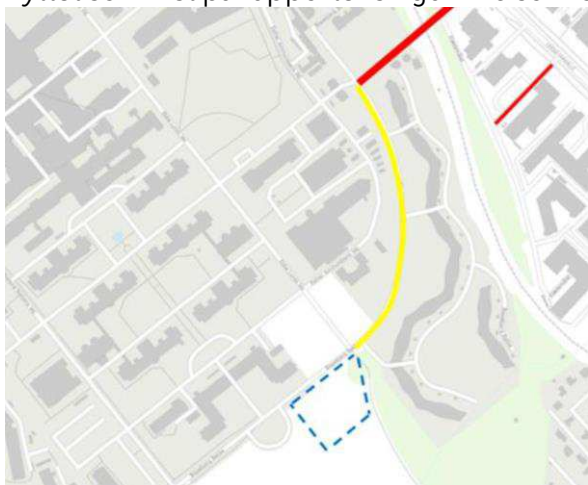


Derudover tabes ca. 80-90 bilparkeringspladser i en kortere midlertidig periode hvor trafikken omlægges fra Tuborgvej til interimsvejen nord for Tuborgvej.

Alle tabte cykel - og bilparkeringspladser i løsning C genetableres efter anlægsarbejdet.

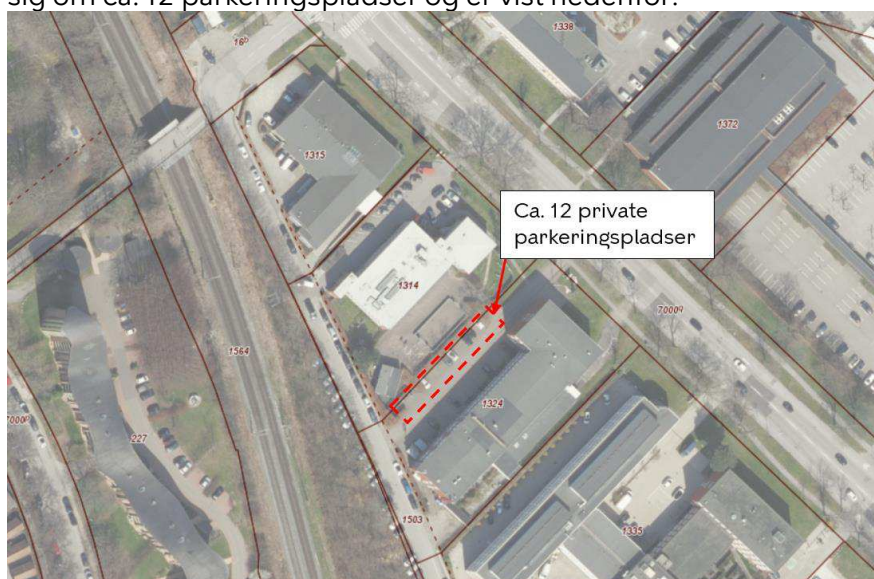
### Løsning D

I løsning D tabes ikke offentlige cykel- eller bilparkeringspladser, men følgende offentlige bilparkeringspladser vil blive midlertidigt flyttet som vist på rapportens figur 7-5 som også vises nedenfor:



Ca. 120 bilparkeringspladser på den nordøstlige del af Bispebjerg Bakke (markeret med gult) vil i anlægsperioden blive flyttet til midlertidigt parkeringsområde i det nordøstlige hjørne af Lersøparken (markeret med stiplede firkant). Efter anlægsarbejdet vil der igen blive indført parkering på den nordøstlige del af Bispebjerg Bakke, og det midlertidige parkeringsareal i Lersøparken vil blive sløjfet.

Derimod vil der være et tab af private bilparkeringspladser i forbindelse med etablering af ny vej mellem Lersø Parkallé og Klædemålet som etableres på privat ejet matrikel 1324. For at vejen kan benyttes til adgangsvej for hele Klædemålet må det påregnes at parkeringspladserne mod nordvest skal sløjfes. Dette er vist nedenfor og drejer sig om ca. 12 parkeringspladser og er vist nedenfor:



### Sammenfatning

Med hensyn til træer fjernes der i løsning C 29 træer som tilhører Københavns Kommune og 7 træer som tilhører Banedanmark. Alle fjernede træer kan genplantes samme sted efter anlægsarbejdernes afslutning.

I løsning D fjernes 14 træer som tilhører Københavns Kommune og 15 træer som er privat og ejes af hhv. Banedanmark, Bispebjerg Hospital og E/F Bispebjerg Bakke. Træerne ved Klædemålet, hvilket udgør 3 af Københavns Kommunes træer og 8 private træer, kan ikke genplantes samme sted efter anlægsarbejdernes afslutning.

Med hensyn til parkering fjernes der i løsning C midlertidigt ca. 10 bilparkeringspladser og 70-80 cykelparkeringspladser samt i en kort periode 80-90 bilparkeringspladser.

I løsning D flyttes ca. 120 offentlige parkeringspladser til erstatningsparkering. Derudover vil der være en permanent tab på ca. 12 private parkeringspladser.

## TM63 Genopførsel af murstensmur på Vestre Kirkegård (need to reovering)



### Baggrund

Et stykke af ydermuren fra indgangen til Vestre Kirkegård og op mod broen over Vigerslev Allé er blevet lagt ned, da der var sammenstyrtningsfare. Siden da har denne del af Vestre Kirkegård været afgrænset med byggehegn og de fire gravstedsmindetavler, som sad i muren, har ligget i græsset. Der er behov for en genopbygning af muren omkring en del af Vestre Kirkegård, for at sikre en forsvarlig indhegning af kirkegården, en langtidsholdbar løsning, sikre værdien af kommunens bygninger og at kommunen efterlever de solgte servitutter.

Ifølge § 16 i bekendtgørelse om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde, skal kirkegårde være forsvarligt indhegnet. Gravstedsmindene i den nedlagte mur er solgt med en servitut om at mindetavlerne skal fastgøres til muren. Forvaltningen har undersøgt andre billigere indhegningsmuligheder, men forvaltningens juridiske vurdering, efter dialog med Kirkeministeriet, er at muren skal genetableres som murstensmur. Det forventes desuden ikke, at Stiftsøvrigheden (Københavns Stift) vil godkende en anden løsning end genopbygning af murstensmuren.

### Indhold

Murstykket på Vestre Kirkegård er 140 meter langt og ca. 2 meter højt. En gennemgang af murstykket i efteråret 2019 viste, at muren var meget ustabil. For at undgå personskade blev murstykket omgående nedtaget. Genopførsel af muren indbefatter etablering af en stålforstærkning i muren. Stålforstærkningen har ikke hidtil været en del af konstruktionen og udgør en væsentlig del af årsagen til, at muren blev ustabil. Muren mures op med røde mursten og afdækning i toppen reetableres. Det forventes, at murens levetid vil være mindst 50 år.

Resten af kirkegårdsmuren er ikke ustabil, og indgår derfor i Teknik- og Miljøforvaltningens systematiske gennemgang og tilstandsregistrering af bygninger, bygværker og statiske elementer i de grønne områder, der foretages frem mod Budget 2024.

Gravstederne i den nedlagte mur er solgt med en servitut om, at der på gravstedet "*kun [må] anbringes liggende Sten eller Tavler fastgjort i Muren*". Gravstedsejerne har købt deres gravsteder med en forventning om, at deres gravminder sidder i kirkegårdsmuren. Gravstedsejerne har rettet henvendelse til kommunen siden 2019, og efterspurgt en varig løsning for deres gravminder. Forvaltningens vurdering er, at kommunen er juridisk forpligtet til at etablere en løsning, hvori gravminderne igen kan etableres hængende, når gravstederne er solgt på ovennævnte vilkår.





Forvaltningen har undersøgt andre billigere løsninger end en genopførelse af murstensmuren. Stiftsøvrigheden (Københavns Stift) skal jf. bekendtgørelse om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde § 17, godkende enhver ændring, omsætning eller nedrivning af kirkegårdens indhegning på omkransende mure på kirkegårde. Forvaltningens vurdering, efter dialog med Kirkeministeriet, er at Stiftsøvrigheden ikke forventes at ville godkende en anden løsning end murstensmur.

Projektet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,6 mio. kr. i 2022-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Den årlige vedligeholdelse omfatter regelmæssige løbende reparationer og medvirker til at imødegå risikoen for, at der igen opstår behov for større og / eller akutte renoveringer på den renoverede del af muren.

Udbudsprocessen forventes at tage en til tre måneder. Da renoveringen skal gennemføres i sommerhalvåret for at undgå frost, er der afsat midler til ansøgnings- og udbudsprocessen i 2022. Projektet forventes ibrugtaget i december 2023.

**Table 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	2026	I alt
Genopførelse af murstensmur på Vestre Kirkegård							
- Anlæg	Anlæg	100	3.504				3.604
- Afledt drift og vedligehold	Service			100	100	100	300
<b>Udgifter i alt</b>		<b>100</b>	<b>3.504</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>3.904</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 14 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Risikovurderingen er baseret på meget store stigninger i materialepriser, som forventes at fortsætte mod udførelse af projektet.

### Bevillingstekniske oplysninger

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern)	TMU	2000 ordinær anlæg	44	80				124	124
- Udførelse (ekstern)	TMU	2000 ordinær anlæg	56	3.300				3.356	3.356
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 ordinær anlæg		124				124	124
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>100</b>	<b>3.504</b>				<b>3.604</b>	<b>3.604</b>
Serviceudgifter									



- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift			100	100	100	300	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>					<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>300</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	x	Valby	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest
Adresse	Vestre Kirkegårds Allé 15, 2450 København				

#### 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.

## TM156 Hensigtserklæring vedr. analyse af genopretning af fysiske værdier i byens grønne områder



### Baggrund

I byens grønne områder er der på de fysiske værdier et stort genopretningsbehov.

Teknik- og Miljøforvaltningen har de seneste par år til budgetforhandlinger og overførelsessager rejst enkeltstående kritiske og akutte genopretningsopgaver. Eksempelvis genopretning af parkbroer i kritisk tilstand, genopbygning af muren ved Bispebjerg Kirkegård, udskiftning af kobbertaget på Nordre kapel, renovering af anlæg med svanehalse ved Dronning Louises Bro, samt renovering af muren ved Skydebanelegeplads.

For at kunne fastholde værdien af kommunens grønne områder med bygværker, bygninger og inventar, er det nødvendigt at tilvejebringe en strategisk plan for genopretning og vedligeholdelse, og at sikre finansiering hertil fremadrettet.

### Indhold

Forvaltningen anbefaler, at der sikres en strategisk plan for prioritering af genopretnings- og vedligeholdelsestiltag. Planen baseres på en analyse af området, hvor der er foretaget en grundig tilstandskortlægning og fastlægges en prioriteret plan for genopretning og vedligeholdelse, der sikrer den mest økonomisk og effektive genopretning af byens fysiske værdier i de grønne områder.

### Forslag til hensigtserklæring:

”Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen kortlægger vedligeholdelses- og genopretningsbehovet på byens fysiske værdier i de grønne områder og udarbejder en plan for en omkostningseffektiv genopretning. Analysens resultater og finansieringsbehov henvises til Budget 2024”.

## TM19 Tilkøb ved Sydhavnsmetroens stationer, flere bydele (rettidig omhu)



Foto Københavns Kommune



VESTERBRO/ VALBY  
Tilkøb til Metro til Sydhavnen

Note: Navngivningen af de nye Metrostationer er ikke endelig.

### Baggrund

Metroselskabet skal som en del af Metro til Sydhavnen anlægge fem nye metrostationer (Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg). De fem nye Metrostationer skal åbne i 2024.

Hvis Københavns Kommune kan meddele Metroselskabet et tilkøb inden udgangen af 2022, kan et samlet initiativ om tilkøb af drikkevandsposter og toiletter og en stiforbindelse mellem Strømmen og Gammel Køge Landevej nå at blive indarbejdet naturligt i pladsprojekterne for de nye stationspladser og herved udføres som del af Metroselskabet anlægsarbejder. Dette vil medføre en besparelse på ca. 7-10 mio. kr., og vil medføre at borgerne ikke potentielt skal opleve, at nye pladser skal graves op igen kort efter færdiggørelse. Metroselskabet har givet et samlet tilbud på drikkevandsposter, toiletter og stiforbindelse, og det er således ikke muligt at vælge eller fravælge dele af tilbuddet. Opdelingen af økonomien i beskrivelsen sker derfor alene af hensyn til transparens i budgetnotatet.

### Indhold

Initiativet indeholder tilkøb af drikkevandsposter på alle fem stationer og toilet på tre stationer (Ny Ellebjerg, Frederiksholmsløbet og v/Slusen) for at sikre, at de tilhørende stationspladser får samme standard som de øvrige stationspladser på Cityringen. På Mozarts Plads skal Metroselskabet retablere et toilet, og på Havneholmen kan henvises til offentligt toilet på Fisketorvet.

Desuden er der på Ny Ellebjerg mulighed for at forbedre trafikforholdene for de lette trafikanter herunder skolebørn og skabe en god og tilgængelig sammenhængende stiforbindelse mellem Strømmen og Gammel Køge Landevej. Området omkring Ny Ellebjerg er under stor forandring. Ombygningen af den eksisterende cykelrute på Ny Ellebjerg muliggør, at der kan etableres en trafiksikker krydsning af vejforpladsen, og at der kan etableres fortov langs cykelstien på strækningen fra metrostationen til Gammel Køge Landevej. Fortovet langs stien adskiller fodgænger og cyklister – dvs. kvaliteten af stien bliver væsentlig bedre for både cyklister og fodgængere.



DSB har tidligere estimeret, at stationen forventeligt vil have 8.000 påstigere dagligt i 2025. Der foreligger ikke nogen vurdering af, hvor mange passagerer, som forventeligt vil benytte en ny stiforbindelse. Oversigtskort over stiforbindelsen fremgår af bilag 1.

For det samlede initiativ gælder det, at Københavns Kommune (KK) skal tilkøbe til Metroselskabets projekt. Metroselskabet er anlægsmyndighed jf. anlægslov for Cityringen. Metroselskabet skal anlægge stationspladserne, der får status af offentlig vej og efterfølgende overdrages til KK vederlagsfrit. KK vil, hvis tilkøbet bevilges, udbetale hele anlægsbeløbet til Metroselskabet, der så vil have budgetrisikoen. Hvis forbedringerne skal gennemføres på et senere tidspunkt, skal forvaltningen selv være bygherre og derfor tage risikoen for bl.a. prisstigninger og uforudsete udgifter.

Projektet vil i så fald tidligst kunne gennemføres efter udløb af 1 års garantiperioden (sandsynligvis primo 2026), og forventes at koste 15-18 mio. kr. Dvs. at der vil være en besparelse ved udførelse nu på ca. 7-10 mio. kr. Estimatet er baseret på en fremskrivning af den aktuelle udvikling i anlægspriser, at mulige synergier ved samtidig udførsel vedr. eksempelvis byggeplads ikke længere vil være mulig, ligesom der er indregnet interne udgifter til projekt- og byggeledelse, som ikke vil indgå, hvis Metroselskabet er bygherre.

Hvis ikke der tilkøbes i 2023, kan kvalitetsforbedringerne vedrørende drikkevandsposter og toiletter ikke nå at blive indarbejdet i Metroselskabets stationspladsprojekter, ligesom stiforbindelsen ligger med en midlertidig linjeføring, som Metroselskabet retablerer i forbindelse med stationspladsprojektet, og derfor også har et vindue for koordineret udførsel nu.

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

### Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,1 mio. kr. i 2022. Der søges ikke anlægsmåltal i budgetnotatet, da anlægsmåltal kan afholdes indenfor Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme i 2022.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2024 og 1,0 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. De afledte driftsmidler skal gå til drift og vedligehold af toiletter bl.a. i form af rengøring af toiletterne (840.000 kr.), drift af drikkevandsposter (100.000 kr.) og stiforbindelsen (25.000 kr.).

Initiativerne forventes ibrugtaget i juni 2024.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	2026	I alt
Tilkøb ved Sydhavnsmetroens stationer							
- Anlæg, drikkevandsposter og toiletter	Anlæg	4.350					4.350
- Afledt drift og vedligehold, drikkevandsposter og toiletter	Service			470	940	940	2.350
- Anlæg, stiforbindelse	Anlæg	3.750					3.750
- Afledt drift og vedligehold, stiforbindelse	Service			10	25	25	60
<b>Udgifter i alt</b>		<b>8.100</b>	<b>0</b>	<b>480</b>	<b>965</b>	<b>965</b>	<b>10.510</b>



### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Årsagen til den lave risiko, er at Metroselskabet bærer risikoen, og den er indregnet i den samlede anlægsudgift.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel, drikkevandsposter og toiletter	2000	4.350					4.350	4.350*
- Udførsel, stiforbindelse	2000	3.750					3.750	3.750*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>8.100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.100</b>	<b>8.100*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift, drikkevandsposter og toiletter	1000			470	940	940	2.350	
- Vedligehold og afledt drift, stiforbindelse	1000			10	25	25	60	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>480</b>	<b>965</b>	<b>965</b>	<b>2.410</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

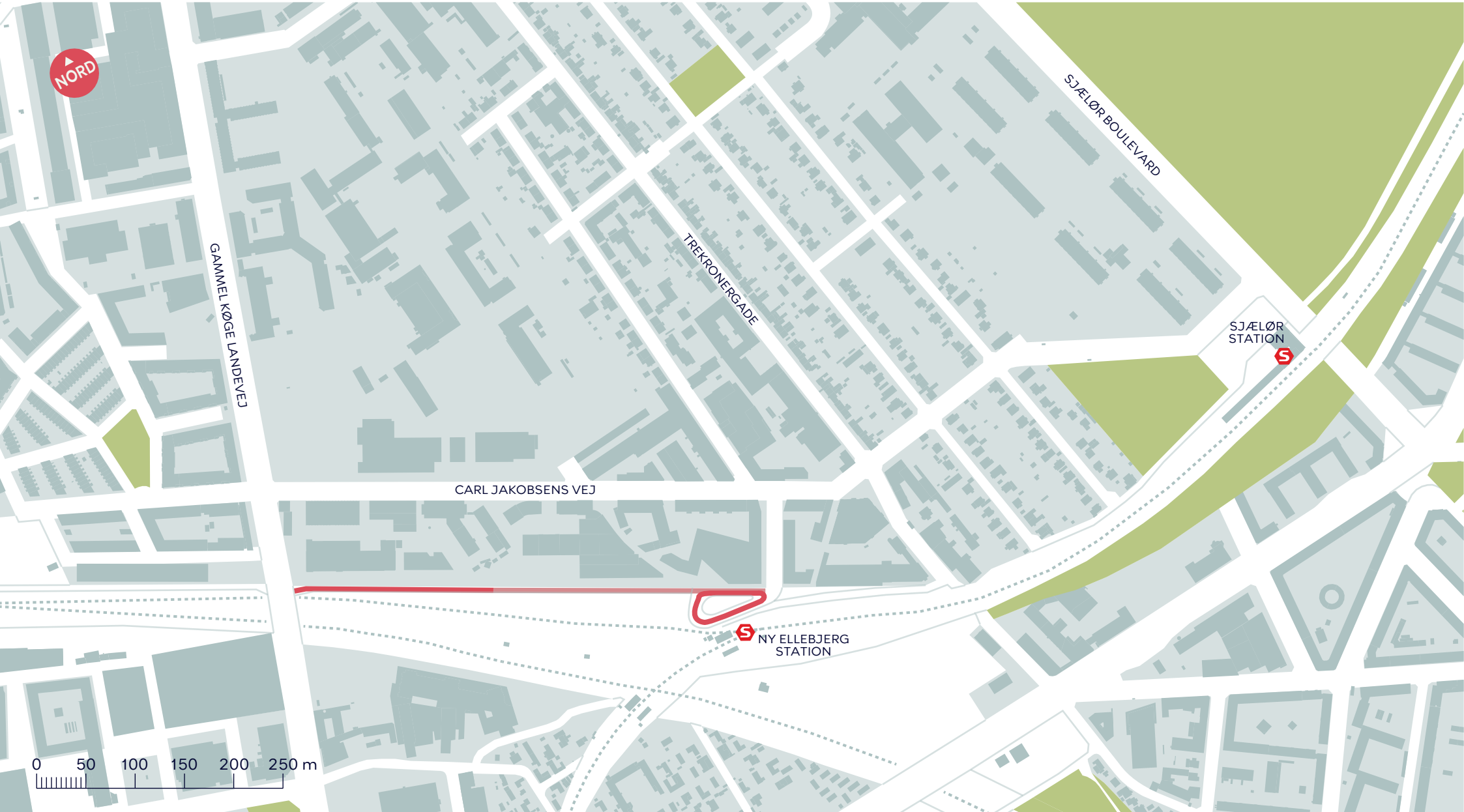
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

#### Bilag

Bilag 1. Oversigtskort over stiforbindelse



- Strækning der ønskes finansieret
- Strækning der retableres af Metroselskabet

**TILKØB TIL METROEN TIL SYDHAVNEN**

*Ny Ellebjerg Station*

Oversigtskort

**BILAG 1**



## TM64 Forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade, Indre By (rettidig omhu)



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade til Budget 2023.

I Budget 2020 blev der afsat 1,0 mio. kr. til en foranalyse og dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade. Formålet var at afklare mulighederne for at skabe bedre fremkommelighed for primært cyklister, fodgængere og busser på Torvegade under hensyn til de mange byrumsmæssige interesser. I Budget 2021 blev der yderligere afsat 0,3 mio. kr. til en foranalyse af krydset Strandgade/Torvegade. Formålet var at styrke den samlede analyse af Torvegade og optimere trafikafviklingen i krydset ved Strandgade/Torvegade.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Christianshavn Lokaludvalg gennemført en samlet foranalyse med henblik på at øge fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for fodgængere og cyklister på Torvegade og i krydset ved Strandgade. Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om foranalysens resultater 7. juni 2021.

Staten har givet tilsagn om støtte fra den nationale Cykelpulje på 26,9 mio. kr. til det projekt, der er scenarie 1 i dette budgetnotat. Støtten skal, for at komme til udbetaling, modsvares af et tilsvarende beløb fra Københavns Kommune i 2023. Tilsagnet afhænger således af, at der afsættes midler hertil. Det er muligt at udskyde finansieringen til Overførselssagen 2022-2023, men forvaltningen anbefaler det ikke, da det risikerer at skabe udfordringer for overholdelse af tilsagnsbetingelserne.

### Indhold

Torvegade er en ca. 750 meter lang central trafikåre mellem Amager og Indre By. Tællinger fra august 2020 viser, at kapaciteten på cykelstierne er overskredet væsentligt i spidstimerne på Torvegade. Yderligere viser trafikberegninger, at hverdagsdøgnstrafikken for cyklister vil stige med ca. 8 % på Torvegade frem mod 2035 som et resultat af byudviklingen og den generelle vækst i København.





Christianshavns Lokaludvalg og beboerne på Christianshavn peger også på udfordringer med trange og utrygge forhold for lette trafikanter, som færdes på langs og på tværs af Torvegade, begrænsede krydsningsmuligheder, trange forhold ved busstoppesteder, begrænset plads til varelevering, manglende bylivskvaliteter og en oplevelse af gaden som en barriere mellem de forskellige delkvarterer på Christianshavn.

Forvaltningen har udarbejdet to dispositionsforslag, der imødekommer ovennævnte trafikale udfordringer og inkluderer de lokale borgere og interessenters ønsker på strækningen.

Nedenfor præsenteres to scenarier, der er gensidigt udelukkende. Scenarie 1 og 2 beskriver hver en større samlet løsning for strækningen. Scenarie 1 det scenarie, som har fået tilsagn om støtte og derfor er rettidig omhu.

### **Scenarie 1 - Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade (66,2 mio. kr. i anlæg) (rettidig omhu)**

Busbanerne nedlægges på hele Torvegade med undtagelse af foran Christianshavns Torv. Pladsen bruges til at udvide cykelstier til 3,5 meter i hver side, og fortove på strækningen udvides op til 4,8 meter. Ved Strandgade-krydset flyttes et busstop til nord for Strandgade, så busserne ikke blokerer for bilerne ved af- og påstigning. Ved det nye stoppested etableres en ny busperron, så der opstår færre konflikter mellem cyklister og fodgængere.

Yderligere etableres et bussignal i krydset ved Strandgade, så busserne prioriteres først på strækningen. Ved Prinsessegade findes i dag et gating-signal til busser, der bibeholdes. Dermed er det forvaltningens vurdering, at busserne ikke kommer til at opleve en forringet fremkommelighed som følge af tiltagene. Dog vil prioriteringen af busserne på Torvegade påvirke fremkommeligheden for bilerne negativt.

Ved Christianshavn Torv bibeholdes eksisterende busbaner, så biler her har mulighed for at passere busser, der holder ved perron. Eksisterende busperroner udvides til 2,0 meter, mens fortovet mod Christianshavn Torv indsnævres med 0,5 meter. Fortovet modsat Christianshavn Torv udvides en smule, da der her ofte er mange mennesker.

I sidegaderne forventes det, at der kan etableres ca. 110 nye cykelparkeringspladser. Det præcise antal kortlægges i projektforslagsfasen.

Politiet inddrages i udviklingen af projektet. De har tilkendegivet, at de ikke er afvisende overfor løsningen.

### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
39	0	Ca. 30	Ca. 69

Der plantes en række nye træer i den nye midterrabat mellem Christianshavns Voldgade og Christmas Møllers Plads, hvis dette tillades af Slots- og Kulturstyrelsen. Forvaltningen estimerer, at der kan plantes ca. 30 træer på strækningen. Der fældes ikke træer som en del af projektet.



### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
17	Grøn Zone	90-123 %	17	0

Bilparkeringspladserne nedlægges i sidegaderne til Torvegade som følge af, at ensretninger og svingbevægelser ændres. Dette er nødvendigt for at sikre et godt trafikflow.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt ultimo 2024 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler. Projektet koordineres med Movia og Økonomiforvaltningen.

### Scenarie 2 - Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv (67,5 mio. kr. i anlæg)

I dette scenarie lukkes Torvegade helt for gennemkørende biler ved Christianshavns Torv. Det betyder, at biler mellem Indre By og Amager ikke længere kan benytte Torvegade, men skal benytte Langebro. De indledende trafikberegninger viser, at trafikken vil stige mellem Christmas Møllers Plads og Langebro og langs H.C. Andersens Boulevard, mens den vil falde i store dele af Indre By. Disse beregninger kvalitetssikres i forbindelse med, at trafikmodelberegninger og forslag til afværgeforanstaltninger på det omkringliggende vejnet udarbejdes, hvilket der er afsat midler til med dette scenarie.

Biler med ærinde på Christianshavn og busser deler samme kørespor mellem Knippelsbro og Christianshavns Torv og mellem Christmas Møllers Plads og Christianshavns Torv. Når Torvegade lukkes for gennemkørende biltrafik, kan busbanerne på Torvegade og ved Christianshavns Torv også nedlægges. Det betyder, at busperroner ved torvet kan udvides til 3,0 meter, og cykelstierne på hele Torvegade kan udvides med 1,5 meter til 3,5 meter. Fortove på hele Torvegade kan udvides med ca. 1 meter, så de bliver op til 4,8 meter brede. Ved Strandgade-krydset flyttes busstoppet nord for Strandgade, hvor der etableres en ny busperron.

I sidegaderne forventes det, at der kan etableres ca. 110 nye cykelparkeringspladser. Det præcise antal kortlægges som en del af projekteringen.

Projektet forudsætter politiets godkendelse, som først kan tage endelig stilling, når der foreligger konkret projektforslag. De har umiddelbart givet udtryk for bekymring, da projektet kan give fremkommelighedsproblemer andre steder i byen. Politiet inddrages derfor i den videre projektering for et sikre en hensigtsmæssig udformning af projektet.

### Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
39	0	Ca. 30	Ca. 69

Der plantes en række nye træer i den nye midterrabat mellem Christianshavns Voldgade og Christmas Møllers Plads, hvis dette tillades af Slots- og Kulturstyrelsen. Forvaltningen estimerer, at der kan plantes ca. 30 træer på strækningen. Der fældes ikke træer som en del af projektet.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser



Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
28	Grøn Zone	90-123 %	28	0

28 bilparkeringspladser nedlægges, da ensretninger og svingbevægelser til og fra sidegaderne skal ændres for at sikre, at alle beboerne kan komme til og fra deres hjem i bil, hvis Torvegade lukkes for gennemkørende biler. Antallet af nedlagte parkeringspladser er højere i scenarie 2, da lukningen af Torvegade har en større betydning for de omkringliggende veje.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt medio 2025 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler. Projektet koordineres med Movia og Økonomiforvaltningen.

For begge scenarier gælder, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kan afvise, at der i den videre projektering konkluderes, at projektet vil have negative konsekvenser for busserne. I foranalysen er der allerede identificeret forskellige busfremkommelighedstiltag, såsom separat højresvingsspil, ekstra busperron og nyt gatingsignal, for at opveje forringelserne, scenarierne medfører. De trafikale analyser viser på nuværende tidspunkt derfor ingen betydelige negative konsekvenser for busserne. Movia vurderer dog, at begge scenarier vil have en negativ betydning for busfremkommeligheden. De endelige konsekvenser kan først fastslås, når projektet er færdig projekteret. Forringelser af busfremkommeligheden kan medføre merudgifter til busdrift pga. længere køretid og evt. tab af passagerer.

### Økonomi

Scenarie 1 (rettidig omhu) har estimerede anlægsudgifter på i alt 66,2 mio. kr. (inklusive medfinansiering for 26,9 mio. kr.) i perioden 2023-2028. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2028 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2029 og frem til at vedligeholde de ca. 30 træer på strækningen på Torvegade. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i maj 2028.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Scenarie 1. Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade (rettidig omhu)</i>									
- Anlæg	Anlæg	1.050	1.920	14.105	22.535	22.535	4.030	0	66.175
- Afledt drift og vedligehold	Service						30	60	90
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service						136	272	408
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter						-136	-272	-408
<b>Scenarie 1 i alt</b>		<b>1.050</b>	<b>1.920</b>	<b>14.105</b>	<b>22.535</b>	<b>22.535</b>	<b>4.060</b>	<b>60</b>	<b>66.265</b>
<b>Ekstern medfinansiering</b>	Anlæg		-430	-780	-5.730	-9.160	9.160	1.640	26.900
<b>KK nettoudgifter i alt</b>		<b>1.050</b>	<b>1.490</b>	<b>13.325</b>	<b>16.805</b>	<b>13.375</b>	<b>5.100</b>	<b>1.580</b>	<b>39.365</b>
<b>Anlægsomtalen i alt</b>		<b>1.050</b>	<b>1.920</b>	<b>14.105</b>	<b>22.535</b>	<b>22.535</b>	<b>4.030</b>	<b>0</b>	<b>66.175</b>



Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 67,5 mio. kr. i perioden 2023-2029. Da der er givet tilsagn til løsningen i scenarie 1, vil forvaltningen, hvis scenarie 2 vælges, skulle afklare med Vejdirektoratet om medfinansieringen på 26,9 mio. kr., kan benyttes på denne løsning. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2029 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2030 og frem til at vedligeholde de ca. 30 træer på strækningen på Torvegade. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i maj 2029.

Anlægsperioden i scenarie 1 og 2 er forholdsvis lang. Torvegade er en strækning med mange tilstødende veje, som har forskellige ensretninger. Dette komplicerer projektet yderligere. Hertil er der en anlægsperiode på ca. 3 år. I scenarie 2 er der yderligere afsat tid til trafikmodelberegninger og forslag til afværgeforanstaltninger på det omkringliggende vejnet.

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

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings-område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>I alt</b>
<i>Scenarie 2. Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv</i>										
- Anlæg	Anlæg	860	1.890	1.840	13.985	22.585	22.585	3.790	0	67.535
- Afledt drift og vedligehold	Service							30	60	90
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service							224	448	672
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter							-224	-448	-672
<b>Scenarie 2 i alt</b>		<b>860</b>	<b>1.890</b>	<b>1.840</b>	<b>13.985</b>	<b>22.585</b>	<b>22.585</b>	<b>3.820</b>	<b>60</b>	<b>67.625</b>

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet som følge af kortlægningen i foranalysen er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne i risikotillæg i begge scenarier.

I scenarie 2 skal der først udarbejdes trafikmodelberegninger og forslag til afværgeforanstaltninger, som grundigere kortlægger, hvilke konsekvenser lukning af Torvegade har for det omkringliggende vejnet, både lokalt på Christianshavn og i resten af byen. De foreløbige trafikberegninger viser, at en lukning af Torvegade vil bidrage til at fredeliggøre Indre By. Samtidig viser beregningerne, at der kan opstå kapacitetsproblemer mellem Christmas Møllers Plads og Langebro og på H. C. Andersens Boulevard.

### **Bevillingstekniske oplysninger**

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



**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilgning	I/U	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>												
- Projektering	TMU	2000	U	460	1.360	650	330	330	640		3.770	2.400*
- Udførelse	TMU	2000	U	0	0	12.875	21.475	21.475	3.000	0	58.825	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	U	590	560	580	730	730	390	0	3.580	1.730*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.050</b>	<b>1.920</b>	<b>14.105</b>	<b>22.535</b>	<b>22.535</b>	<b>4.030</b>	<b>0</b>	<b>66.175</b>	<b>4.130*</b>
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000	I		-430	-780	-5.730	-9.160	-	-1.640	-	-
<b>Anlægsindtægter i alt</b>					<b>-430</b>	<b>-780</b>	<b>-5.730</b>	<b>-9.160</b>	<b>9.160</b>	<b>-1.640</b>	<b>26.900</b>	<b>-</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>												
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	U	0	0	0	0	0	30	60	90	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>90</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>												
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010	U	0	0	0	0	0	136	272	408	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>136</b>	<b>272</b>	<b>408</b>	
<i>Finansposter</i>												
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2050	U	0	0	0	0	0	-136	-272	-408	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-136</b>	<b>-272</b>	<b>-408</b>	



**Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Ud- valg	Bevil- ling	I/ U	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>													
- Projektering	TMU	2000	U	400	1.310	1.310	570	330	330	230	0	4.480	3.500*
- Udførelse	TMU	2000	U				12.875	21.475	21.475	3.000	0	58.825	
- Udgifter til bygherreorga- nisation	TMU	2000	U	460	580	530	540	780	780	560	0	4.230	2.110*
<b>Anlægsudgi- fter i alt</b>				<b>860</b>	<b>1.890</b>	<b>1.840</b>	<b>13.985</b>	<b>22.585</b>	<b>22.585</b>	<b>3.790</b>	<b>0</b>	<b>67.535</b>	<b>5.610*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>													
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	U							30	60	90	
<b>Afledte serviceudgif- ter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>90</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>													
- Reduktion af parkeringsind- tægter	TMU	1010								224	448	672	
<b>Afledte servicemåltal- seffekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>224</b>	<b>448</b>	<b>672</b>	
<i>Finansposter</i>													
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsind- tægter	ØU	2500								-224	-448	-672	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-224</b>	<b>-448</b>	<b>-672</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

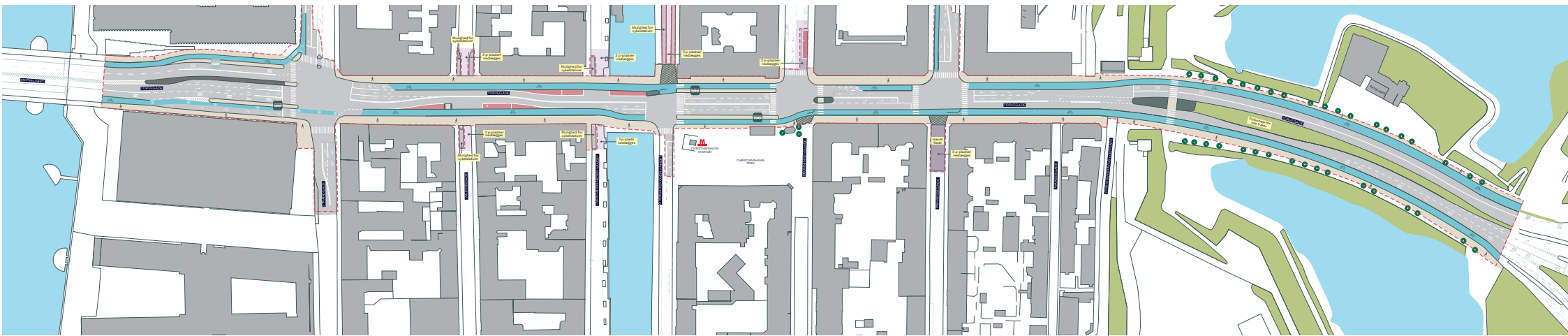
Der er i Budget 2020 afsat 1,0 mio. kr. til dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade. Der er i Budget 2021 afsat 0,3 mio. kr. til foranalyse af forbedret trafikafvikling på Torvegade ved Strandgade.

(1.000 kr., løbende p/l)	2020	2021
Budgetaftale 2020	1.000	
Budget 2021		300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>300</b>

### Bilag

Bilag 1 – Projektforslag Scenarie 1

Bilag 2 – Projektforslag Scenarie 2




--- Anlægsområde

● Eksist. træ

  Eksist. / nyt busstoppested

 Flexområde/afsætningsplads

 Overkørsel

 Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. I alt nedlægges 17 pladser

## TORVEGADE FORANALYSE

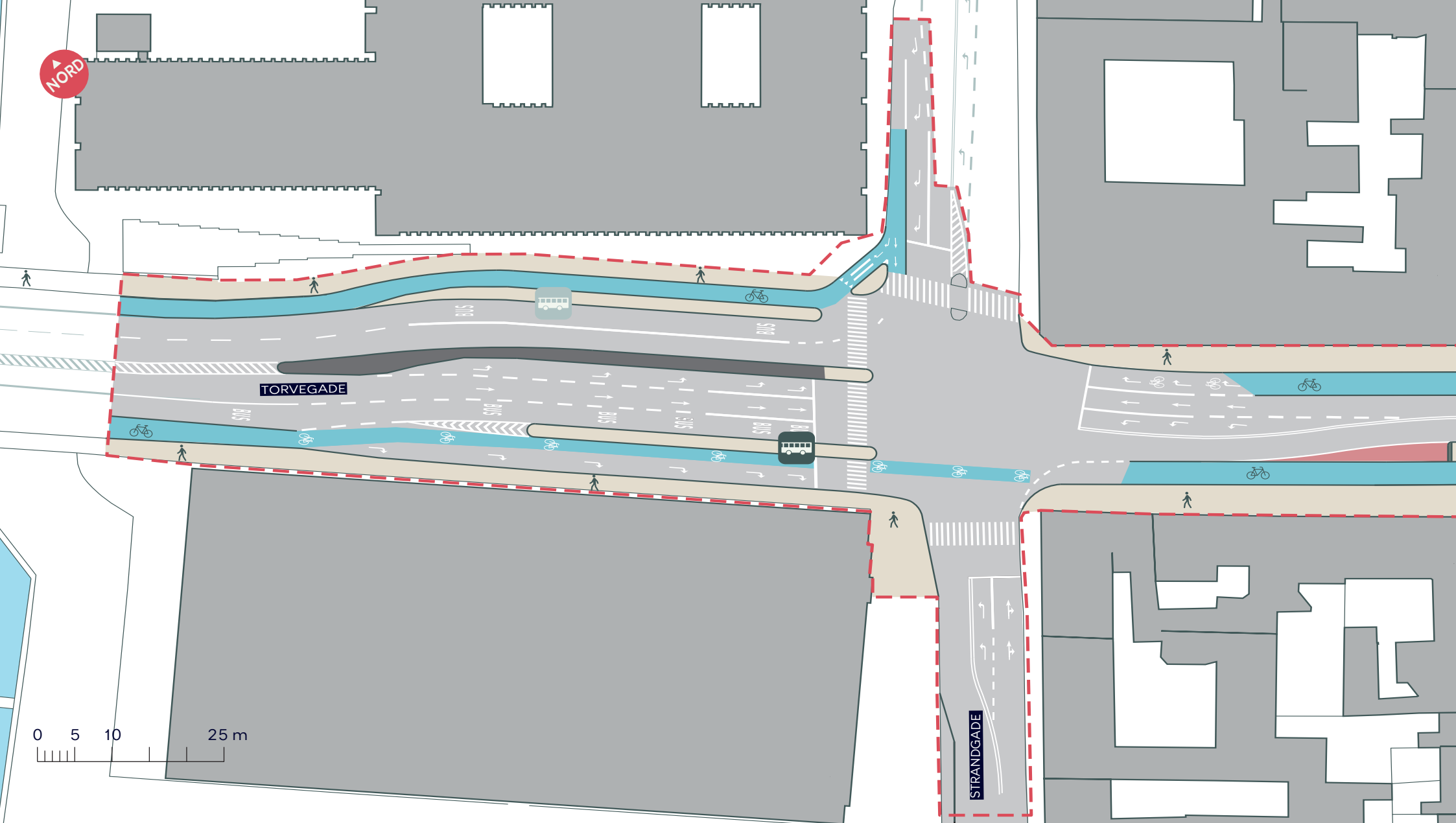
Indre By

Projektforslag - Løsning 1

**BILAG 1 SAMLET**



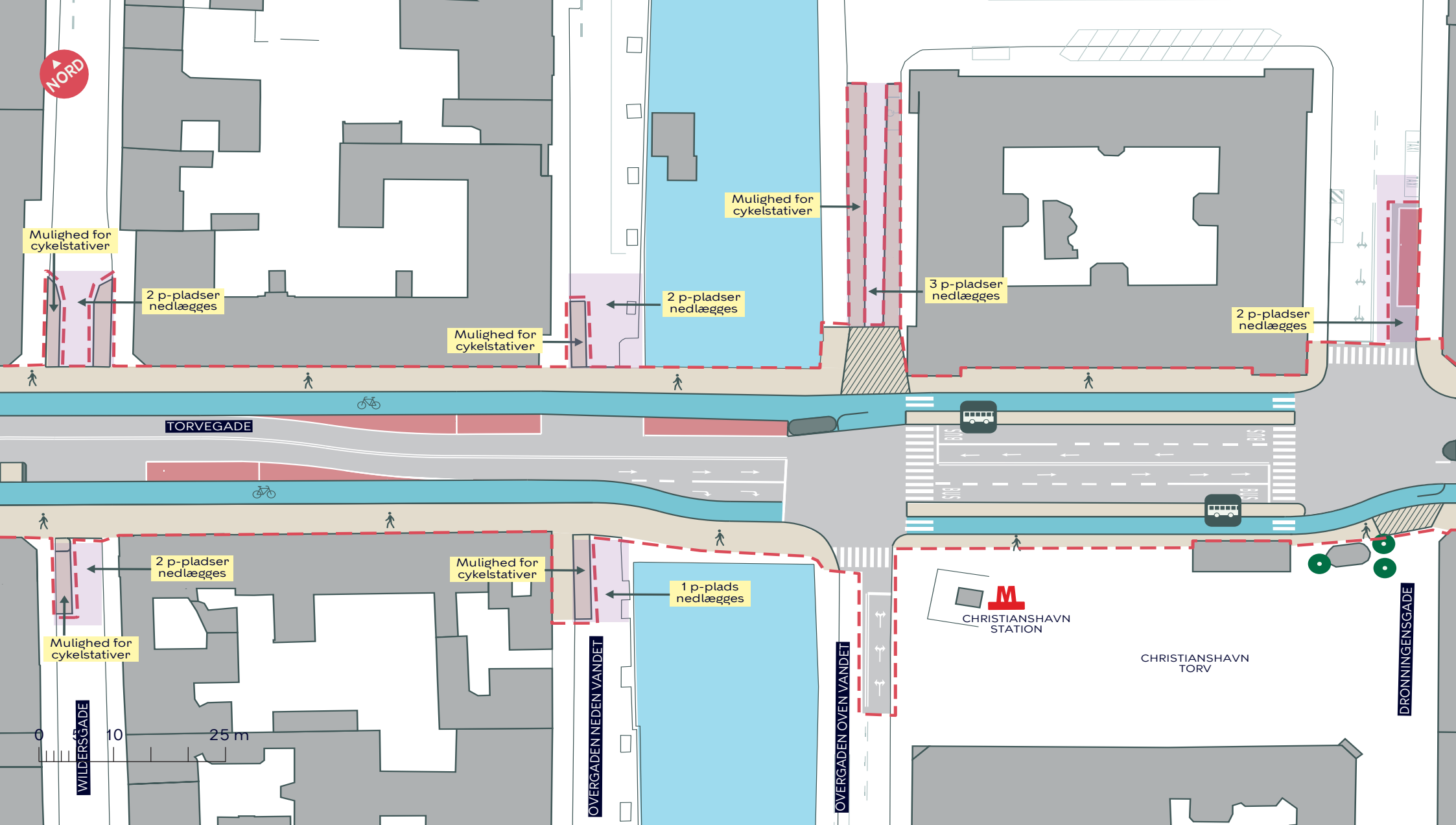










- Anlægsområde
- Eksist. / nyt busstoppested
- Flexområde/afsætningsplads

**TORVEGADE FORANALYSE**  
*Indre By*  
 Projektforslag - Løsning 1  
**BILAG 1A**



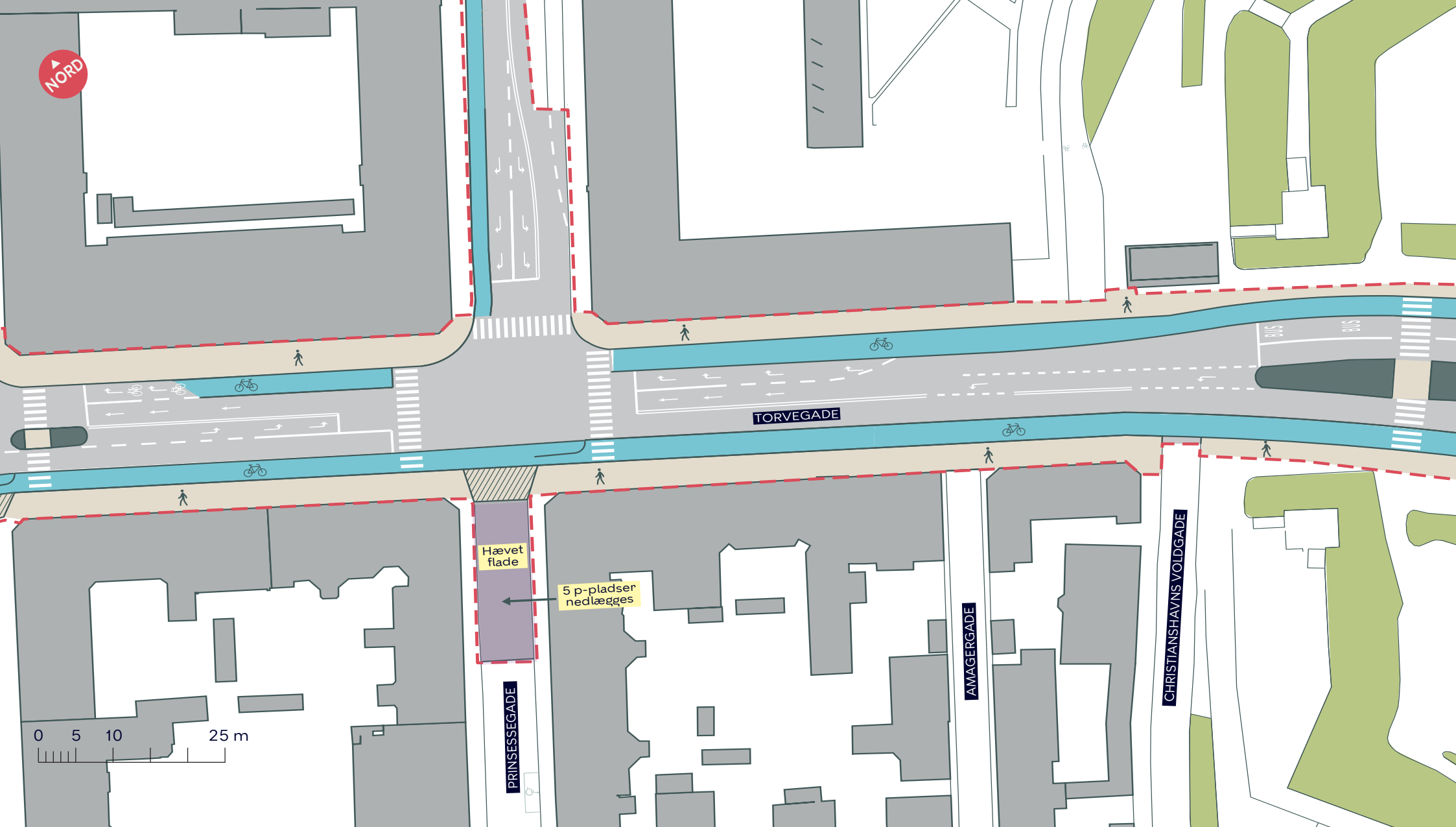


-  Anlægsområde
-  Eksist. træ
-  Nyt busstoppested

-  Flexområde/afsætningsplads
-  Overkørsel
-  Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 12 pladser nedlægges.

**TORVEGADE FORANALYSE**  
 Indre By  
 Projektforslag - Løsning 1  
**BILAG 1B**





- - - - Anlægsområde
- Overkørsel
- Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 5 pladser nedlægges.

## TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 1

**BILAG 1C**





RAVELINEN

TORVEGADE

Potentiale for nye træer

0 5 10 25 m

--- Anlægsområde

● Eksist. træ

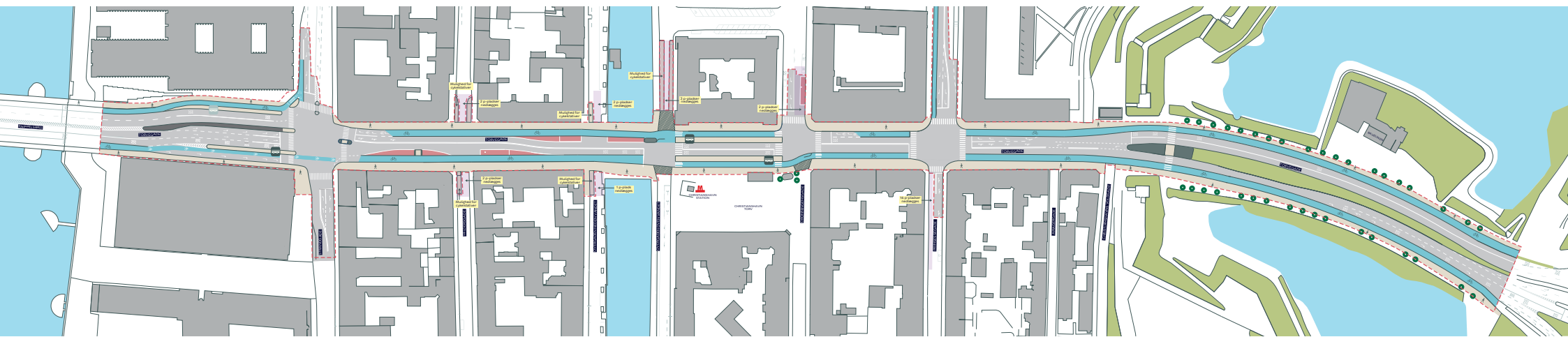
# TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 1

BILAG 1D






--- Anlægsområde

● Eksist. træ

  Eksist. / nyt busstoppested

 Flexområde/afsætningsplads

 Overkørsel

 Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. Ialt nedlægges 28 pladser

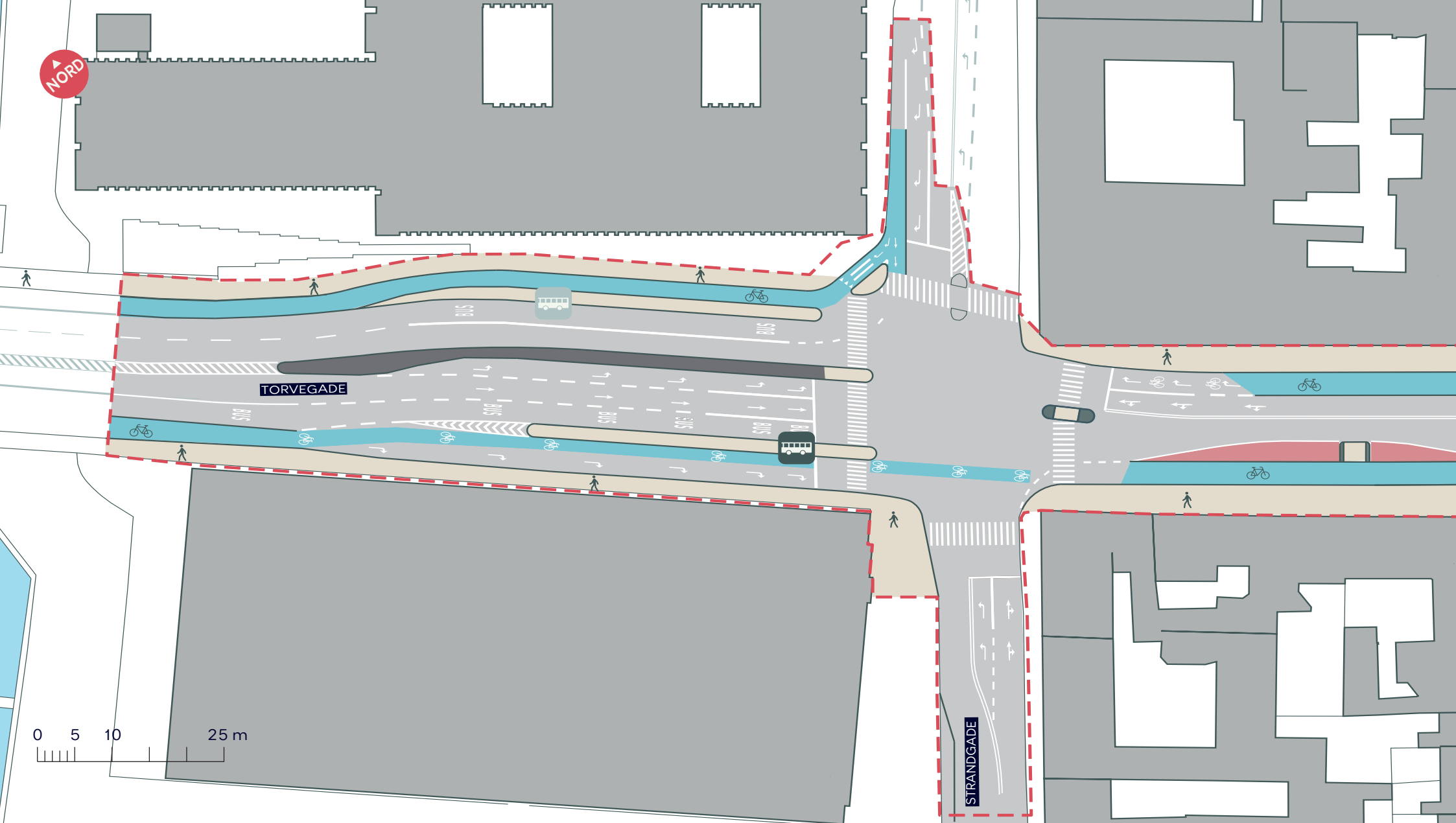
## TORVEGADE FORANALYSE




Indre By

Projektforslag - Løsning 2

**BILAG 2 SAMLET**

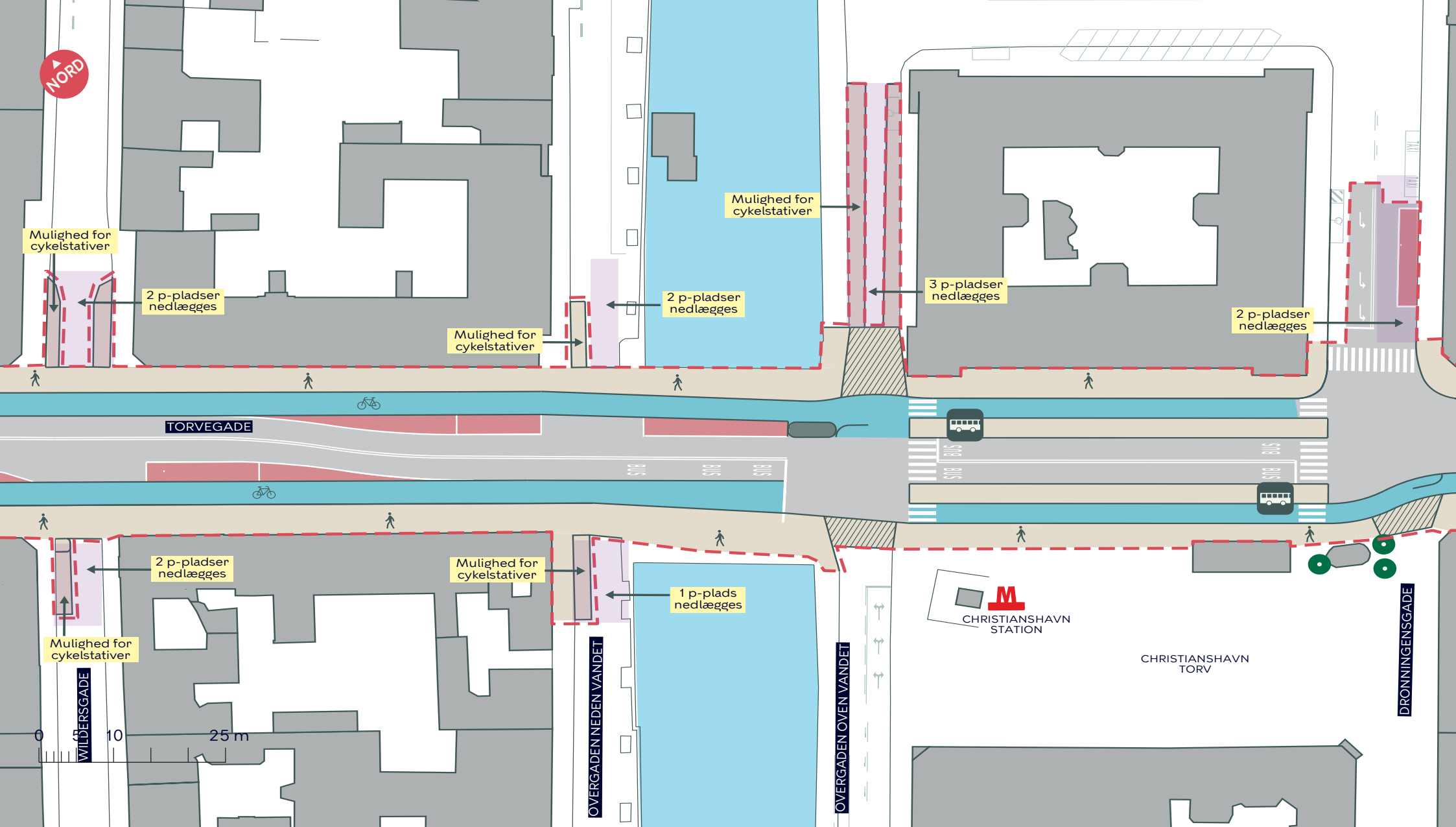




- - - Anlægsområde
-   Eksist. / nyt busstoppested
-  Flexområde/afsætningsplads

**TORVEGADE FORANALYSE**  
*Indre By*  
 Projektforslag - Løsning 2  
**BILAG 2A**





- Anlægsområde
- Eksist. træ
- Nyt busstoppested
- Flexområde/afsætningsplads
- Overkørsel
- Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 12 pladser nedlægges.

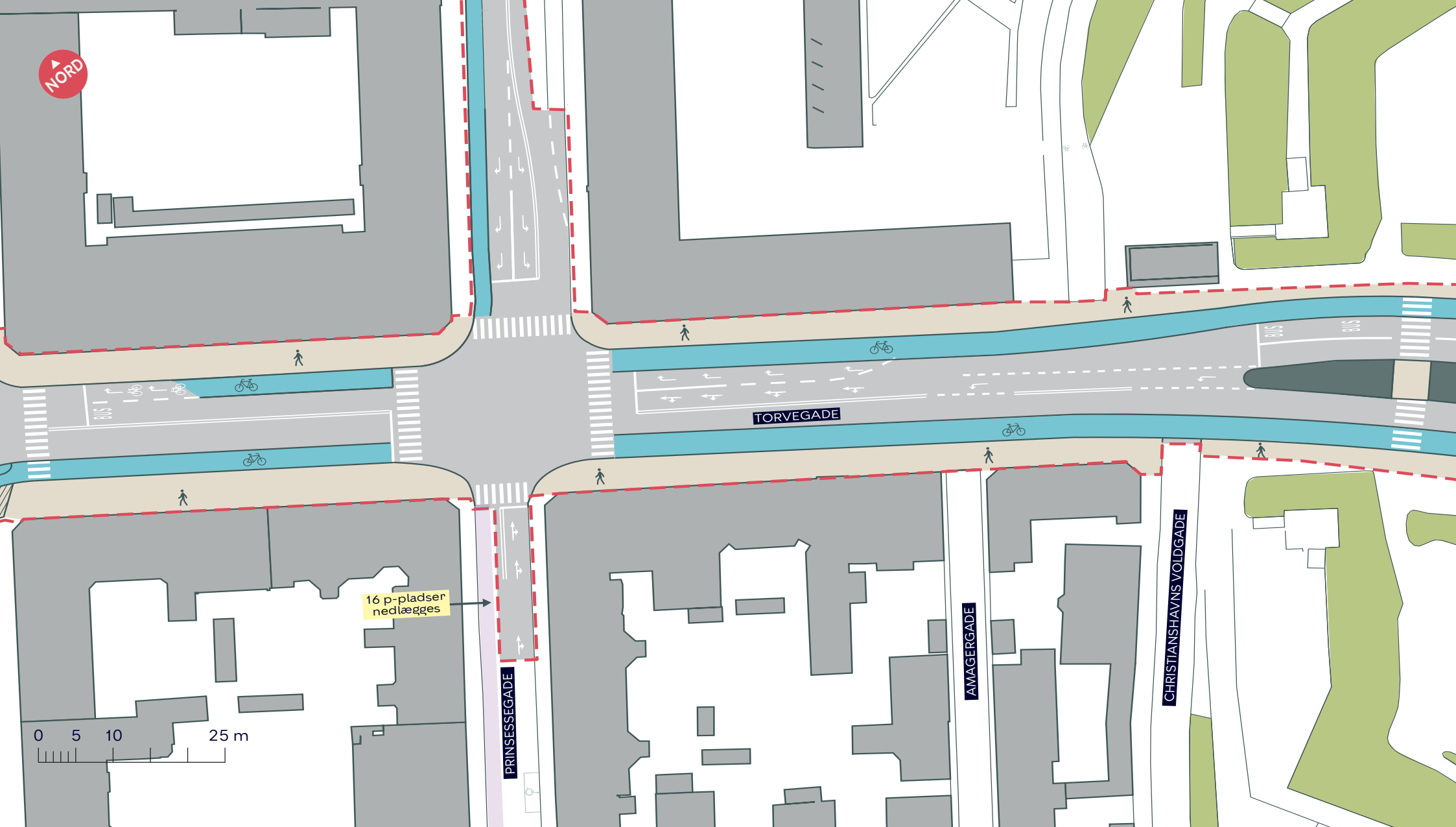
## TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 2

**BILAG 2B**





--- Anlægsområde

■ Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 16 pladser nedlægges.

**TORVEGADE FORANALYSE**

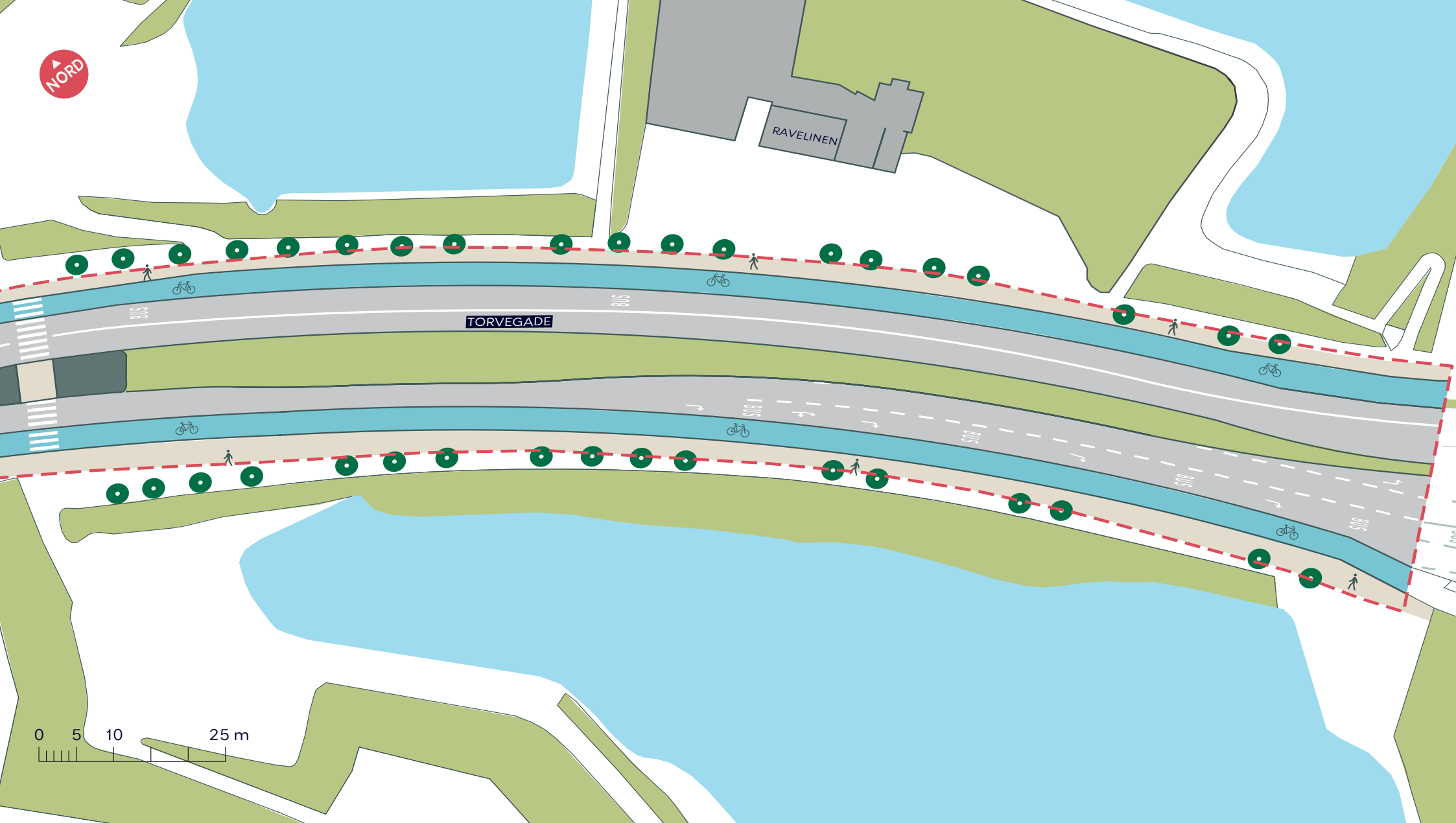
*Indre By*

Projektforslag - Løsning 2

**BILAG 2C**







RAVELINEN

TORVEGADE

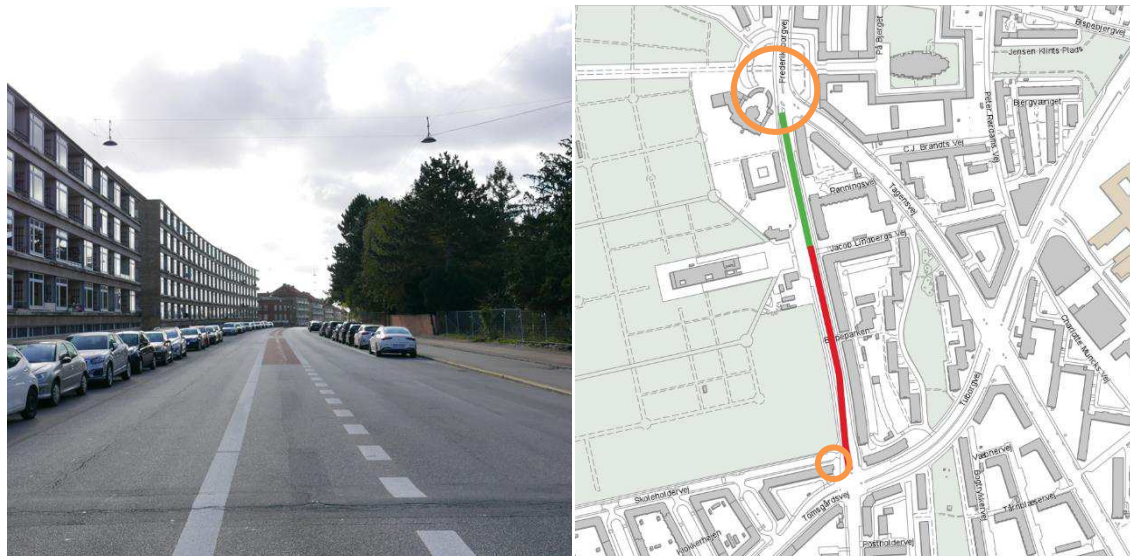


- - - Anlægsområde
- Eksist.træ

**TORVEGADE FORANALYSE**  
*Indre By*  
 Projektforslag - Løsning 2  
**BILAG 2D**



## TM13 Frederiksborgvej Nord etape 2, Bispebjerg



### Baggrund

Med Budget 2022 besluttede Borgerrepræsentationen at fredeliggøre en delstrækning af Frederiksborgvej fra Bispebjerg Torv til Jacob Lindbergs Vej med byrum og bynatur (markeret som grøn på kortet, og refereret til som etape 1). Med dette initiativ tilføjes den resterende del af vejen fra Jacob Lindbergs Vej til Tuborgvej (vist som rød på kortet, og refereret til som etape 2), hvilket muliggør en sammenhængende byrums- og trafikløsning for hele den nordlige del af Frederiksborgvej.

Frederiksborgvej medvirker til at isolere boligområdet Bispeparken fra det omkringliggende kvarter. Bispeparken har indtil 2020 været på statens Parallelsamfundsliste. Frederiksborgvej Nord er et projekt i "Forandringsplan for Bispeparken" (BR 24. juni 2021), som sætter en strategisk retning for udvikling af det udsatte boligområde med henblik på at skabe en varig positiv udvikling. Siden den politiske beslutning af etape 1 er Områdefornyelse Bispebjerg Bakkes kvarterplan, som understøtter forandringsplanen, vedtaget (BR 3 februar 2022).

### Indhold

Frederiksborgvejs nordlige del fremstår uattraktiv uden byliv eller grønt, og den brede vejprofil giver anledning til forhøjet hastighed hos bilister, hvilket skaber usikre situationer for bløde trafikanter. Vejen har ringe krydsningsmuligheder, og fortovene på begge sider er slidte, og enkelte steder ophører fortovet, hvilket giver et afbrudt forløb for fodgængere. Trafikken er ligeledes støjbelastende for boligerne i Bispeparken.

Desuden er der behov for at løfte områdets attraktivitet ved at styrke tryghed, byliv og sammenhæng med tilstødende byområder.

Med dette budgetnotat bliver det muligt at omdanne hele vejstrækningen til et grønt og attraktivt by- og gaderum, der kan understøtte et godt byliv, forbedre trafikikkerheden for bløde trafikanter og styrke den fysiske og sociale sammenhæng mellem Bispeparken, Bispebjerg Torv og Bispebjerg Kirkegård. Projektet vil også mindske støjbelastningen for Bispeparkens boliger og dermed gøre dem mere attraktive.

I kvarterplanen for Områdefornyelsen Bispebjerg Bakke arbejdes med et stort løft af Bispebjerg Torv samt etablering af hjørneindgang ved Frederiksborgvej. Der er i



Kvarterplanen afsat 18,9 mio. kr. til at afslutte Frederiksborgvej både mod nord og syd med nye byrum, som samlet set vil højne kvaliteten af byrummene på Bispebjerg Bakke.

Der er stor synergi imellem København Kommunes investeringer i kvarteret og planlagte investeringer ved den almene boligafdeling ved Bispeparken, hvor den nuværende vurdering til de samlede udgifter til en fysisk helhedsplan (renovering) ligger i omegnen af 750 mio. kr.

Den konkrete udformning af projektet samt koordineringen med områdefornyelsens øvrige tilstødende projekter vil blive konkretiseret i yderligere i dialog med kvarterets brugere og beboere i regi af den lokale Områdefornyelse.

### **Fredeliggørelse af Frederiksborgvej med byrum og bynatur fra Jacob Lindbergs Vej til Tuborgvej (24,8 mio. kr. i anlæg)**

Projektet bygger på et samlet idéoplæg fra ekstern rådgiver, som indgår i forandringsplan for Bispeparken. Med projektet omdannes etape 2 fra Jacob Lindbergs Vej til Tuborgvej (ca. 270 meter) til et grønt, trygt og attraktivt by- og gaderum, der skal højne trafiksikkerheden og skabe et attraktivt mødested mellem Bispeparken og Bispebjerg Kirkegård for kvarterets beboere og kirkegårdens besøgende.

Det nuværende vejforløb indsnævres til Tuborgvej for at dæmpe biltrafikken, men med fortsat mulighed for bil- og cykeltrafik. Der etableres et bredt byrum med beplantning, opholds- og aktivitetsinventar, mindre pladسدannelse, varieret bynatur og stemningsskabende belysning. Byrummet indrettes med referencer til Bispebjerg Kirkegård og områdets høje arkitektoniske og kulturarvmæssige værdi. Herudover tilrettes den eksisterende belysning i det nye byrum.

Der etableres yderligere trafiksikre krydsningspunkter for forgængere og trafikdæmpende foranstaltninger, fx hævede flader ved krydsningspunkterne el.lign.

Der er et stort lokalt ønske om beplantning af træer, og projektet vil derfor arbejde for en beplantning i videst muligt omfang. Der fældes ikke træer i projektet. Der forventes at kunne plantes 10-20 træer på strækningen.

#### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes (forventet)	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
0	0	10-20	10-20

For at frigøre den nødvendige plads, der muliggør etablering af byrummet, vil der være behov for at nedlægge et antal parkeringspladser. Antal parkeringspladser, der nedlægges, vil blive afklaret i konkretiseringen af detailprojekteringen og i dialog med kvarterets brugere og beboere. Bliver det nødvendigt at nedlægge alle parkeringspladser i projektområdet, nedlægges 59 bilparkeringspladser uden for betalingszonen. Det er ikke muligt at etablere erstatningsparkering på Frederiksborgvej eller sidevejene.



### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden -for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
59	Udenfor zone	Kl. 12.00 under 70% Kl. 17.00 80-90% Kl. 22.00 over 100%	Op til 59	0

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 3. kvartal 2025 indstilling om projektforslag samt frigivelse af resterende anlægsmidler.

Etape 2 vil sammen med etape 1 blive gennemført som ét samlet projekt, koordineret med tilstødende områdefornyelsesprojekter på Bispebjerg Torv samt åbningen af kirkegårdsmuren på hjørnet af skoleholdervej og Frederiksborgvej (begge markeret på kortet med orange). Tidsplanen afspejler dette. Der er således mulighed for et markant samlet løft i udsat by.

### Overordnede målsætninger og effekter

Projektet bidrager til at løfte det udsatte boligområde Bispeparken, så det fremadrettet holdes ude af statens parallelsamfundsliste. Projektet bidrager dermed både til at indfri målene i forandringsplanen for Bispeparken samt målet i "Politik for Udsatte Byområder" om, at de udsatte byområder skal være halvt så udsatte i 2025, som de var i 2017.

### Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,8 mio. kr. i perioden 2023-2028. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2028 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2029 og frem til drift af belysning, til pleje af træer, drift og vedligehold af nyt inventar samt til øget renhold.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i maj 2028.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2028 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)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Fredeligørelse af Frederiksborgvej</i>									
- Anlæg	Anlæg	860	1.210	1.130	6.660	10.940	3.950		24.750
- Afledt drift og vedligehold	Service						612	918	1.530
<b>Udgifter i alt</b>		<b>860</b>	<b>1.210</b>	<b>1.130</b>	<b>6.660</b>	<b>10.940</b>	<b>4.562</b>	<b>918</b>	<b>26.280</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Erfaringer fra anlæg af den sydlige del af Frederiksborgvej har vist, at el- og gasledninger i jorden har besværliggjort plantning af træer i projektet.



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering	2000	460	680	680	230	110	230		2.390	1.770*
- Udførelse (ekskl. træer og plads)	2000				5.940	8.550	1.660		16.150	
- Udførelse, træer	2000					620	620		1.240	
- Udførelse, Plads- og torvearbejde	2000					1.130	1.130		2.260	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	400	530	450	490	530	310		2.710	1.480*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>860</b>	<b>1.210</b>	<b>1.130</b>	<b>6.660</b>	<b>10.940</b>	<b>3.950</b>	<b>0</b>	<b>24.750</b>	<b>3.250*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift (ekskl. træer og plads)	1000						514	771	1.285	
- Vedligehold og afledt drift af træer	1000						35	52	87	
- Vedligehold og afledt drift af plads	1000						63	95	158	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>612</b>	<b>918</b>	<b>1.530</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende										
Bispebjerg	x	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

Med Overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 3,7 mio. kr. til analyse og opstart i alle fem udpegede parallelsamfund og i første omgang udarbejdelse af to forandringsplaner for hhv. Bispeparken og Aldersrogade.

Ved Budget 2022 blev der afsat 24,2 mio. kr. til omdannelse af Frederiksborgvej Nord etape 1 (fra Bispebjerg Torv til Jacob Lindbergs Vej).



Med vedtagelsen af Kvarterplanen for Områdefornyelse Bispebjerg Bakke er der afsat 18,9 mio. kr. til projekter, der ligger i forlængelse af dette projekt (Bispebjerg Torv og Indgangen til Kirkegården).

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>I alt</b>
Overførselssagen 2018-2019	3.700							3.700
Budget 2022				1.700	1.100	19.000	2.400	24.200
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.700</b>			<b>1.700</b>	<b>1.100</b>	<b>19.000</b>	<b>2.400</b>	<b>27.900</b>

### **Henvisninger**

[Forandringsplan Bispeparken](#) (BR 24. juni 2021)

[Kvarterplan for Områdefornyelse Bispebjerg Bakke 2022-2026](#) (BR 3 februar 2022)

## TM29 Boligsocial helhedsplan i Tingbjerg-Utterslevhuse og Husum Nord, Brønshøj/Husum



### Baggrund

De boligsociale helhedsplaner i Tingbjerg-Utterslevhuse og Husum Nord udløber 1. september 2024. Budgetnotatet skal sikre, at kommunen kan medfinansiere en fornyelse af disse helhedsplaner. Den kommunale medfinansiering søges et år før selve igangsættelsen af nye helhedsplaner, for at kommunen og den relevante boligorganisation kan forberede og konkretisere indholdet med sikkerhed for den kommunale medfinansiering. Landsbyggefonden, som finansierer hovedparten af de boligsociale helhedsplaner, stiller krav om medfinansiering fra kommunerne og de relevante boligorganisationer. Derfor vil det boligsociale arbejde stoppe i Tingbjerg-Utterslevhuse og Husum Nord, hvis Københavns Kommune ikke bidrager til finansieringen.

### Indhold

Københavns Kommunes boligsociale helhedsplaner er centrale i kommunens arbejde med at understøtte udviklingen af byens udsatte byområder. Det boligsociale arbejde er lokalt forankret og bidrager fx med at skabe kontakt til beboere, som kan hjælpes videre til beskæftigelse, uddannelse, familieunderstøttende tiltag mv. Desuden understøtter arbejdet stærke lokale netværk mellem beboere, foreninger og frivillige.

Københavns Kommune og de almene boligorganisationer samarbejder i dag om seks boligsociale helhedsplaner. Helhedsplanerne løber på fireårige bevillinger. Københavns Kommune og de involverede almene boligorganisationer er jævnfør Landsbyggefondens regulativ forpligtet til at medfinansiere 25 % af helhedsplanerne, dvs. 12,5% fra Københavns Kommune og 12,5% fra almene boligorganisationer, mens Landsbyggefonden finansierer 75 % af helhedsplanernes samlede budget. Midlerne der søges om i dette budgetnotat, er sat efter niveauet for støtte i de nuværende helhedsplaner på ca. 5 mio. kr. Dertil kommer p/l-fremskrivning og 5% risikofaktor.

Det er nødvendigt, at midlerne søges allerede med budget 2023, således at boligorganisationer, kommune og Landsbyggefond kan bruge et år på at forhandle aftaler på plads. Dette er en veletableret praksis mellem almene boligorganisationer og Københavns Kommune og en del af forudsætningen for at få boligsociale midler tildelt fra Landsbyggefonden. Hvis midlerne ikke afsættes, vil planerne ikke blive fornyet, hvilket vil gå imod de samarbejdsaftaler der er indgået med den almene boligsektor i Københavns Kommune.



Forvaltningen vurderer efter dialog med Landsbyggefonden, at både Tingbjerg-Utterslevhuse og Husum Nord vil være berettiget til støtte i henhold til Landsbyggefondens regulativ.

Helhedsplanerne skal arbejde med følgende fire indsatsområder: Uddannelses- og livschancer, beskæftigelse, kriminalitetsforebyggelse samt sammenhængskraft og medborgerskab. Alle indsatsområder understøtter kommunens og boligorganisationers fælles ambition om at løfte boligområderne af regeringens Parallelsamfundslister og fastholde boligområderne i en positiv og social bæredygtig udvikling.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

De boligsociale indsatser støtter op om Politik for Udsatte Byområder og forvaltningernes initiativer for opfyldelse af Parallelsamfundsløvgivningen.

### **Økonomi**

Tiltaget har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2024, 1,4 mio. kr. i 2025, 1,4 mio. kr. i 2026, 1,4 mio. kr. i 2027 og 0,9 mio. kr. i 2028.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)</b>	<b>Styringsområde</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>I alt</b>
Obligatorisk medfinansiering - udbetaling til de almene boligorganisationer	Anlæg		460	1.379	1.379	1.379	919	5.516
<b>Udgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>460</b>	<b>1.379</b>	<b>1.379</b>	<b>1.379</b>	<b>919</b>	<b>5.516</b>

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret. Beløbene er udregnet efter den kommunale støtte, der udbetales til en boligsocial helhedsplan i år 2024, p/l-fremskrevet og medregnet 5% risikofaktor til uforudsete udgifter. Risikofaktoren tager højde for Landsbyggefondens mulige regulering af støttebeløbet og dermed kommunens beløb til medfinansiering.

### **Bevillingstekniske oplysninger**

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

<b>Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)</b>	<b>Bevilling</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>I alt</b>
- Obligatorisk medfinansiering	2000		460	1.379	1.379	1.379	919	5.516
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>460</b>	<b>1.379</b>	<b>1.379</b>	<b>1.379</b>	<b>919</b>	<b>5.516</b>





## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

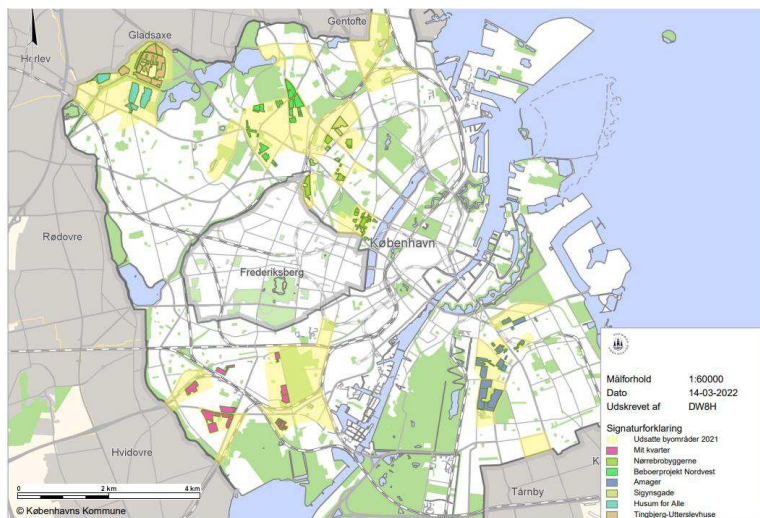
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

### Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 26,4 mio. kr. til medfinansiering af den almene boligsektors boligsociale indsatser, og i Budget 2021 blev der afsat 17,4 mio. kr. til medfinansiering af den almene boligsektors boligsociale indsatser.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019	2021
Overførselssagen 2018-2019	26.383	
Budgetaftale 2021		17.400
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>26.383</b>	<b>17.400</b>

## TM31 Nye samarbejder på det boligsociale område



### Baggrund

Indsætserne i dette budgetnotat indgår i "Implementeringsplan 2022-2025 for Politik for Udsatte Byområder", der blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 25. april 2022. Det er resultatet af en længere dialog i bl.a. Samarbejdsforum og de boligsociale bydelsbestyrelser, hvor de øvrige forvaltninger og boligorganisationerne har udtrykt deres opbakning til at finde på nye måder at arbejde med boligsociale problemstillinger på. Dette set i lyset af, at de boligsociale helhedsplaner er blevet reduceret i København med ca. 60 mio. kr. i indeværende bevillingsperiode 2019-2023 pga. ændret lovgivning. Kommunens forvaltninger og de almene boligorganisationer har udtrykt bekymring for, at nogle borgere som følge heraf oplever ringere understøttende indsats fx ensomme ældre, psykisk sårbare, unge uden job eller uddannelse. Teknik- og Miljøforvaltningen har resort på det boligsociale område, herunder at understøtte samarbejde på tværs af forvaltningsområder.

### Indhold

Budgetinitiativet skal sikre, at kommunen kan være en aktiv medspiller for de almene boligorganisationer, der efterspørger nye samarbejder og løsninger. Dette vil samtidig understøtte de øvrige forvaltningers arbejde med de udsatte borgere og sikre, at der skabes en god sammenhæng til kernerdriften. Samlet set vil budgetinitiativet være med til at mindske den sociale udsathed for borgerne i Københavns udsatte byområder ved fx at understøtte vejen til uddannelse og beskæftigelse.

Med budgetnotatet afsættes midler til en stilling i en toårig periode, som skal understøtte følgende indsætser:

#### *Nye udviklingsinitiativer*

Teknik- og Miljøforvaltningen vil kunne tage initiativ til og drive nye samarbejder. Der er løbende nye tiltag i forvaltninger og de almene boligorganisationer, fx ift. sundhed, ensomme ældre, beskæftigelse, uddannelsesindsatser over for børn og unge m.v., som er relevante målgrupper i det boligsociale arbejde. Teknik- og Miljøforvaltningen vil opsøge og facilitere samarbejde mellem Københavns øvrige forvaltninger og boligsociale helhedsplaner, evt. med inddragelse af civilsamfundsaktører, samt udbrede nye gode løsninger på tværs af byen. Forvaltningen har fx den seneste tid taget initiativ til at udvikle en bydækkende model for ungevejledning sammen med Børne- og Ungdomsforvaltningen, som tilbydes på tværs af de boligsociale helhedsplaner. Det vil



samtidig være Teknik- og Miljøforvaltningens opgave at skabe sammenhæng til kommunens øvrige boligsociale indsats samt styringsstruktur.

#### *Fælles fondsansøgninger*

Da det boligsociale område er blevet beskåret, er det naturligt at afsøge finansiering andetsteds for at sikre den nødvendige indsats ift., de målgrupper, som oplever konsekvenserne af nedskæringerne. Københavnske boligorganisationer og administrationsselskaber ønsker at afsøge mulighederne for fondssamarbejde med kommunale parter, herunder at være åbne for mulighederne for at indgå i indsatser på tværs af udsatte by- og boligområder. Der er af kommunale og almene parter peget på 'boparathed' for udsatte voksne samt beskæftigelse som mulige samarbejdsinitiativer. Det kan fx være et projekt, som afdækker/udvikler den bedste praksis for kommunal støtte til udsatte beboere i indflytningsfasen, eller samarbejdet mellem kommunen og boligorganisationerne, når der opstår udfordringer undervejs fx ved genhusning og renoveringer. Teknik- og Miljøforvaltningen vil kunne tage ansvar for projektmodning, fx ift. datagrundlag og rammesætning, dialogmøder mellem de involverede forvaltninger og fonde samt administration af fondssamarbejder. Det skal sikres, at fondsinitiativerne bidrager til kommunale strategier og har et udviklingspotentiale, så de kan modnes til at blive varige indsatser i de udsatte byområder, hvis erfaringerne er gode.

#### *Socialøkonomiske virksomheder*

En socialøkonomisk virksomhed er en privat virksomhed, der bruger sit overskud til at hjælpe på et menneskeligt og samfundsmæssigt plan, fx ved at etablere arbejdspladser til udsatte borgere. I de udsatte byområder er der et potentiale i at fremme målsætninger i Politik for Udsatte Byområder, såsom bedre byliv og beskæftigelse, via socialøkonomiske virksomheder. Flere boligorganisationer i KAB-fællesskabet og fsb har ambitioner om at understøtte socialøkonomiske virksomheder og efterlyser et tættere samarbejde med kommunen. Med dette initiativ vil Teknik- og Miljøforvaltningen kunne understøtte kommunens muligheder for at fremme etablering og drift af socialøkonomiske virksomheder. Dette fx ift. lokalisering af ledige lejemål i enten almene eller kommunale lokaler samt bidrag til at afklare muligheden for et tættere samarbejde med relevante forvaltninger. Dette er relevant både indenfor og udenfor de udsatte byområder.

#### *Sociale investeringer*

I et socialt investeringsprogram går en myndighed, en velfærdsleverandør og en investor sammen om at gennemføre en indsats, der både kan skabe sociale forandringer for den enkelte og på sigt kan skabe gevinster på et offentligt budget ved fx at få borgere i beskæftigelse eller styrke borgernes fysiske og mentale sundhed. Teknik- og Miljøforvaltningen vil med dette initiativ afsøge, om der blandt kommunale og boligorganisatoriske parter er grundlag for at lave en pilotindsats ud fra en social investeringstilgang. Sociale investeringer er en tilgang, som i de seneste år på landsplan har fået større bevågenhed, også blandt almene boligorganisationer, herunder i Boligselskabernes Landsforening (BL). På statsniveau er der i regi af Social- og Ældreministeriet nedsat en tværministeriel taskforce, der i foråret 2022 er kommet med anbefalinger til at fremme sociale investeringer. Ligeledes har staten nedsat 'Den sociale investeringsfond', og i privat regi er der også etableret 'Den sociale kapitalfond'.

#### *Videre proces*

Teknik- og Miljøudvalget vil i efteråret 2023 blive orienteret om status på indsatserne i forbindelse med statusopdatering for Politik for Udsatte Byområder. Udvalget vil yderligere blive orienteret om indsatsernes status i efteråret 2024. Almene boligorganisationer og relevante forvaltninger i Københavns Kommune vil blive inddraget. Ligeledes vil der efter behov blive inddraget relevante fonde og civilsamfundsaktører.



### Overordnede målsætninger og effekter

Budgetnotatet bidrager til målopfyldelse i Politik for Udsatte Byområder.

### Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,3 mio. kr. (halvt årsværk). i 2023, 0,7 mio. kr. (helt årsværk) i 2024 og 0,3 mio. kr. (halvt årsværk) i 2025.

**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
- Årsværk	Service	341	681	341		1.363
<b>Udgifter i alt</b>		<b>341</b>	<b>681</b>	<b>341</b>	<b>0</b>	<b>1.363</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
- Årsværk	1000	341	681	341		1.363
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>341</b>	<b>681</b>	<b>341</b>	<b>0</b>	<b>1.363</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

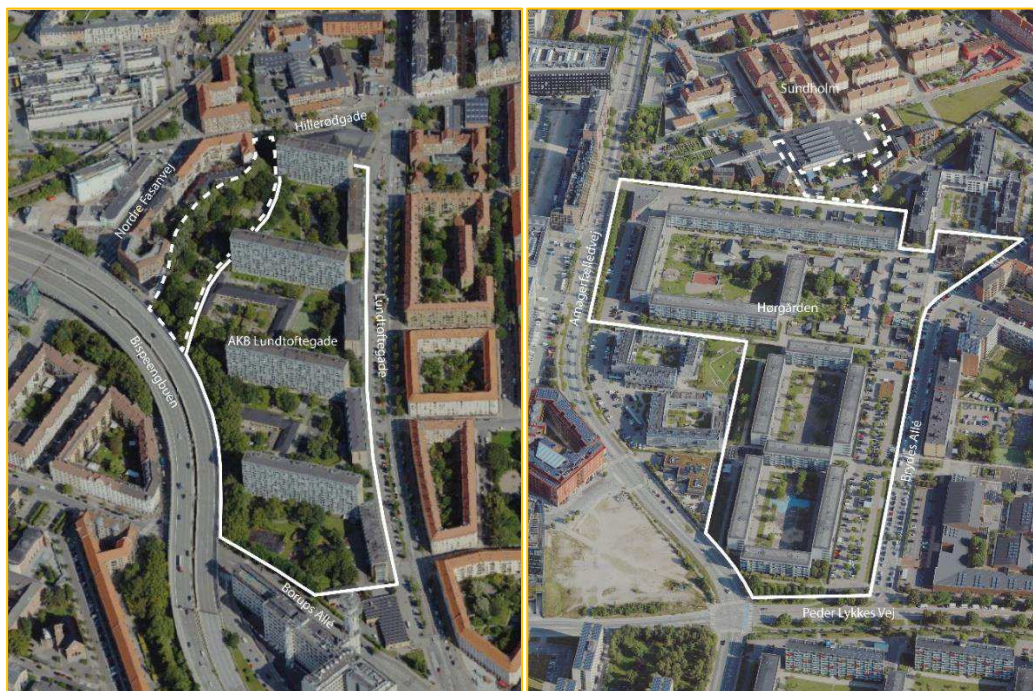
#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM86 Koncept for tværfaglige byrum i Lundtoftegade, Nørrebro, og Hørgården, Amager



### Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder frem til medio 2023 Forandringsplaner for Lundtoftegade og Hørgården, hvor der bl.a. peges på at udvikle attraktive byrum i umiddelbar nærhed af de udsatte boligområder.

Der er etableret et tværgående samarbejde med flere forvaltninger om at udvikle byrummene for at sikre, at investeringerne kan løfte flere dagsordener i kommunen på én gang og imødekomme de tiltænkte målgruppers behov. De deltagende forvaltninger er Børne- og Ungdomsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen samt Teknik- og Miljøforvaltningen.

Dette budgetnotat er bestilt i regi af Borgmesterforum for udsatte boligområder for at understøtte det tværgående samarbejde i udviklingen af udsatte boligområder.

Budgetnotatet bidrager til at løfte de udsatte boligområder Lundtoftegade og Hørgården, med henblik på at de fremadrettet holdes ude af statens parallelsamfundsliste. Budgetnotatet bidrager samtidig til målopfyldelse i Politik for Udsatte Byområder og arbejdet med at sikre færre udsatte byområder.

### Indhold

Det tværgående samarbejde omhandler udviklingen af to byrum, herunder et grønt byrum/bemandet legeplads ved boligområdet Lundtoftegade og ét byrum ved boligområdet Hørgården, der udgør grænsefladen mellem Hørgården, Plejecenter Hørgården og Sundholm. De to byrum er endnu ikke udformet.

Forandringsplanerne for Lundtoftegade og Hørgården skal politisk behandles medio 2023. Forandringsplanerne vil pege på tiltag og investeringer fra hhv. kommunen og boligorganisationen, som kan skabe mere trygge og attraktive byområder. Med dette budgetnotat tages således de indledende tiltag ift. byrumsprojekterne forud for den



endelige vedtagelse af forandringsplanen. Målet er at skabe helhedsorienterede byrum, der favner behovene og understøtter attraktiviteten i områderne ved at fremme fx det gode børneliv, fællesskaber, sundhed, bevægelse og styrke det lokale foreningsliv.

**Midlertidige aktiviteter forud for anlæggelse af byrum (0,3 mio. kr. i anlæg og 0,3 mio. kr. i service i 2023)**

Med dette budgetnotat etableres midlertidigt fysisk inventar i områderne for at skabe aktiviteter og afprøve indretninger som et led i udviklingen af de to byrumsprojekter. Herigennem undersøges det, hvordan indretningen kan skabe byliv og faciliteter for både beboere og udefrakommende. Det vil styrke beslutningen om, hvilke greb der anvendes for at skabe de bedste byrum for området og de tilsigtede målgrupper. Forvaltningerne vurderer, at byrummene vil blive styrket, hvis der undervejs afprøves løsninger for brug af området fx ved at opstille bevægelsesudstyr, legeredskaber eller oprette rekreationszoner, som efterfølgende fjernes igen før anlæg af det endelige byrum. Hvilken type inventar vil afhænge af, i hvilken retning projekterne udvikles.

Service midlerne anvendes til inddragelse og aktivering af fx borgere, lokale frivillige foreninger eller den boligsociale helhedsplan til at teste de udpegede løsninger af. Den lokale forankring af byrummene styrkes på lang sig ved at involvere lokale aktører i opgaven.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser.

**Økonomi**

Budgetnotatet har estimerede anlægs- og serviceudgifter på 0,6 mio. kr. i 2023.

**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>Koncept for tværfaglige byrum i Lundtoftegade og Hørgården</i>						
- Midlertidigt byrumsinventar	Anlæg	300	0	0	0	300
- Aktivering og inddragelse af lokale aktører	Service	300	0	0	0	300
<b>Udgifter i alt</b>		<b>600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>

**Risikovurdering**

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

**Bevillingstekniske oplysninger**

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Midlertidigt byrumsinventar	2000	300	0	0	0	300	300*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	<b>300*</b>
<i>Serviceudgifter</i>							
Aktivering og inddragelse af lokale aktører	1000	300	0	0	0	300	
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 3,7 mio. kr. på service i 2019-2021 til at udarbejde foranalyser for alle fem udsatte boligområder og til at udarbejde to fysiske forandringsplaner for Bispeparken og Aldersrogade. Forandringsplanerne for Bispeparken og Aldersrogade blev forelagt Borgerrepræsentationen den 24. juni 2021.

I Budget 2021 blev der afsat 3,4 mio. kr. på service i 2021-2023 til at udarbejde to fysiske forandringsplaner for Lundtoftegade og Hørgården.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019	2020	2021	2022	2023
Overførselssagen 2018-2019	1.200	1.250	1.250		
Budgetaftale 2021			700	2.000	700
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.200</b>	<b>1.250</b>	<b>1.950</b>	<b>2.000</b>	<b>700</b>

### Henvisning

Forandringsplanerne for Bispeparken og Aldersrogade (BR 24. juni 2021)

(<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-24062021/referat/punkt-18>)



## ØK03B Bevillinger der udløber i 2023

### Baggrund

Med tidligere budgetvedtagelser samt overførselssager er der besluttet en række midlertidige bevillinger. Borgerrepræsentationen besluttede med Budget 2015, at hvert udvalg tager stilling til, om en midlertidig driftsbevilling skal indarbejdes i udvalgets faste rammer senest et år før udløb.

I 2023 bortfalder bevillinger for i alt 226,3 mio. kr. I fagudvalgenes budgetlægning er der med budget 2023 bevilget 15,7 mio. kr. til at håndtere bevillingsudløb. Derudover er der midlertidige bevillinger, som af fagforvaltningerne ikke vurderes at have et fortsat finansieringsbehov og bevillinger, der ikke ønskes videreført for 32,7 mio. kr. Bevillingsudløb i Budget 2023 udgør herefter 177,9 mio. kr.

### Indhold

En oversigt over bevillinger, der udløber i 2023, fremgår af nedenstående. Tabel 1 indeholder et samlet overblik, herefter følger bevillingsudløb opdelt på henholdsvis service (tabel 2) og overførsler (tabel 3). Der er ingen bevillingsudløb på anlæg i 2023.

**Tabel 1. Bevillinger der udløber i 2023 fordelt på styringsområde**

1.000 kr., 2023 p/l	Bevillingsudløb 2023	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Bevillingsudløb ekskl. videreført og vurderet ikke relevant at videreføre
Service	213.279	15.734	32.665	164.880
Overførsler	12.986	0	0	12.986
<b>I alt</b>	<b>226.265</b>	<b>15.734</b>	<b>32.665</b>	<b>177.866</b>

**Tabel 2. Bevillingsudløb 2023 på service - samtlige udløb sorteret efter udvalg**

Service	2023 pl, i 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
<b>Borgerrådgiveren</b>	<b>780</b>			
Whistleblowerordningen, yderligere finansiering (OFS 2021-2022)	780			
<b>Økonomiudvalget</b>	<b>10.785</b>			
Erhvervspolitiske rammer (Æ90, Budget 2019)	3.273			
Pulje til at øge det internationale kendskab til Greater Copenhagen (Æ89, Budget 2019)	545	X		
Startup Housing (OFS 2021-2022)	3.938			
Tilskud til Ørestad Innovation City Copenhagen (OFS 2021-2022)	525			
Undersøgelse af sexistisk kultur og adfærd på Københavns Kommunes arbejdspladser (Æ217, Budget 2022)	525	X		
Øget renholdelse (Æ105, Budget 2019)	1.979	X		
<b>Kultur- og fritidsudvalget</b>	<b>18.530</b>			
Bydækkende beredskab og service-rundring på idrætsanlæg (Æ121, Budget 2020)	2.368			



Service	2023 pl, i 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Copenhagen Contemporary (Æ131, Budget 2019)	3.273			Efter momsrefusion vedr. tilskuddet er udgiften for KK 2,85 mio. kr.
Coronapakke (OFS 2021-2022)	1.680		X	
Fri adgang til pensionister mv. til Thorvaldsens Museum og Nikolaj Kunsthal (Æ133, Budget 2019)	327			Grundet øget forventet antal gæster på Thorvaldsens Museum og Nikolaj Kunsthal vil udgiften ved videreførelse være 350 t.kr.
Merudgift til huslejenævn som følge af lovændring (OFS 2021-2022)	1.278			Såfremt bevillingen videreføres, vil udgiften være 2,0 mio. kr. (helårseffekt)
Tilskud til Grønt Marked (OFS 2021-2022)	491			Det er første gang initiativet gennemføres, og derfor kan det endnu ikke vurderes, om det er relevant at finansiere varigt.  Beløbet afsat med OFS 21-22 var med halvårseffekt. For Budget 2023 ville der skulle afsættes et tilskud med helårseffekt svarende til 702 t.kr.
Tilskud til Tomorrow Festival (OFS 2021-2022)	3.030		X	Bevillingen er ikke relevant at videreføre, da Tomorrow Festival er gået konkurs.
Tilskudspulje for foreninger med stigende energiuudgifter (OFS 2021-2022)	4.146		X	Der er tale om en ekstraordinær pulje i 2022, da Folkeoplysningsudvalget havde godkendt budgetterne for 2022 tilbage i efteråret 2021.
Udvidet sæson for havnebadene (OFS 2021-2022)	709			
Weekendåbent i Tingbjerg svømmehal (Æ121, Budget 2019)	698			Udgiften ved videreførelse vil være 718 t.kr., da den reelle omkostning til ekstra vandprøver, rengøring mv. ved weekendåbent nu er indregnet. Oprindeligt indgik kun den rå lønudgift.
Øget bevilling til Mosaik Nordre Begravelsesplads (OFS 2021-2022)	29			
Øget vagtrundering, Kløvermarkens Idrætsanlæg (Æ144, Budget 2022)	194			
Ungdommens Demokratihus (Budget 2019)	306			Bevillingen havde oprindeligt udløb i 2021, men er overført til 2022, hvorfor udløbet gælder herfra
<b>Børne- og Ungdomsudvalget</b>	<b>30.118</b>			
Coronapakke (OFS 2021-2022)	11.321		X	
Databeskyttelsesforordning (Æ25, Budget 2019)	1.425		X	

Service	2023 pl, i 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Højkvalitetsdagtilbud: Pilotprojekt, op-søgende indsats mv. (Æ72, Budget 2019)	1.427			
Højkvalitetsdagtilbud: Pilotprojekt, styrkelse af relationer (Æ72, Budget 2019)	2.744		X	
Højkvalitetsdagtilbud: Pilotprojekt, til-trækning og fastholdelse af medarbejdere (Æ72, Budget 2019)	1.091			
Mere virksomhedssamarbejde koordi-nering mv. (Æ87, Budget 2019)	548			
Mere virksomhedssamarbejde, eks-terne undervisere (Æ87, Budget 2019)	3.289			
Screening af elever for dysleksi (OFS 2021-2022)	2.407			
Udvidet åbningstid i klubber (Æ74, Budget 2019)	5.865			
<b>Sundheds- og Omsorgsudvalget</b>	<b>17.221</b>			
Coronapakke (OFS 2021-2022)	5.251			
Forebyggende kurser for unge og voksne med symptomer på angst (Æ78, Budget 2019)	4.167		(X)	Delvist videreført af udvalget med 1,7 mio. kr.
Løft af udsatte boligområder: Udvik-ling og justering af sundhedstilbud (Æ42, Budget 2021)	315			
Musikfestival for plejehjem (OFS 2021-2022)	1.470			
Nedbringelse af ventetiden til køben-havnere med stress, angst og depres-sion (OFS 2021-2022)	1.907			
Rettidig opsporing af borgere med demens (Æ80, Budget 2019)	1.258		(X)	Indsats vedr. BASIC-Q (0,6 mio. kr.) er ikke re-levant at videreføre. Indsats vedr. rådgiv-ning af lokalsamfundet (0,6 mio. kr.) er rele-variant at videreføre.
Sundhed i udsatte boligområder: Kommunikations og udviklingsaktivi-teter (Æ42, Budget 2021)	214			
Sundhed i udsatte boligområder: Leje af lokale (121 kvm) og inventar (Æ42, Budget 2021)	118			
Sundhed i udsatte boligområder: Løn til projektmedarbejder (Æ42, Budget 2021)	736			
Sundhed i udsatte boligområder: Sundhedstilbud til 100 ledige borgere årligt (Æ42, Budget 2021)	1.261			
Undersøgelse af sexistisk kultur og ad-færd på Københavns Kommunes ar-bejdspladser (Æ217, Budget 2022)	525		X	
<b>Socialudvalget</b>	<b>56.757</b>			
Byhaverne på Sundholm (Æ70, Bud-get 2019)	649	X		
Coronapakke (OFS 2021-2022)	6.301			Et evt. finansieringsbe-hov i 2023 afhænger af udviklingen i pande-mien
Drift af værestedet Hellebro (Æ66, Budget 2019)	475	X		

Service	2023 pl, i 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Fastholde tilbud om natcaféer til de mest sårbare (OFS 2021-2022)	4.014		X	SOF afventer resultatet af Social- og Ældreministeriets udredningsarbejde vedr. finansiering af natcaféer. Bevilling på 4,0 mio. kr. (2023-p/l) udløber med udgangen af 2022. SOF forventer at løfte behovet ifm. Overførselssagen 2022-2023.
Fastholdelse af aktivitetsniveau og åbningstider i stofindtagelsesrummet H17 - øget bemanning (Æ63, Budget 2019)	5.274			
Genindførelse af weekendåbent i Café Dugnad (OFS 2021-2022)	587	X		
Hjemløsepakke - indslusning via bolig og beskæftigelse/uddannelse (SUD-andel) (Æ62, Budget 2019)	3.180		X	I OFS 2021-2022 blev der afsat midler til "Huslejetilskud og pilotprojekt om afprøvelse af supplerende støtteindsatser mhp. implementering af bolig- og hjemløseaftalen". Socialforvaltningen skal endvidere frem mod budgetforhandlingerne for 2023 vurdere behovet for yderligere indsatser for at realisere omlægningen.
Kringlebakken og FAKTI (Æ65, Budget 2019)	764	X		
Midler til OMBOLD (OFS 2021-2022)	489	X		
Nedbringelse af ventelister i TUBA (OFS 2021-2022)	1.338			Aftalen med TUBA udløber ultimo 2022. Opgaven er sendt i udbud.
Parallelsamfund - Deleboliger til socialt udsatte (Æ17, Budget 2020)	2.978			
Pulje til hjemløse hundeejere samt årligt sundhedstjek af deres hunde (Æ95, Budget 2022)	525			
Sikker By: SSP + indsats for kriminalitetstruede unge (Æ103, Budget 2019)	685			
Sikker By: Videreførelse af projekt Ny start (Æ103, Budget 2019)	6.842			
Stigende udgifter til ambulans behandling (OFS 2021-2022)	8.748			
Stigende udgifter til anbringelser på sikrede institutioner (OFS 2021-2022)	7.204			
Tomgangsudgifter vedrørende særlige psykiatriske pladser (Æ24, Budget 2021)	3.745			
Videreførelse af sundhedsteam til udsatte hjemløse (Æ68, Budget 2019)	2.960			
<b>Teknik- og Miljøudvalget</b>	<b>26.340</b>			
Boligsocialt løft af udsatte byområder (Æ39, Budget 2018)	286	(X)		Bevillingen er videreført af udvalget med 261 t.kr.

Service	2023 pl, i 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Kvalificeret arbejdskraft (Æ89, Budget 2019)	1.425	(X)		Bevillingen er videreført af udvalget med 1.328 t.kr.
Parkeringstællinger (Æ116, Budget 2019)	532	(X)		Bevillingen er videreført af udvalget med 476 t.kr.
Renhold i byrum med behov for ekstra indsats (Æ54, Budget 2019)	2.631	(X)		Bevillingen er videreført af udvalget med 2.452 t.kr.
Tilsyn med anlæg til Lynetteholmen (OFS 2021-2022)	4.045			
Udvidelse af skattefinansieret forhåndsdialog i byggesager (Æ85, Budget 2019)	5.891			
Udvidet ordning for udeservering (OFS 2021-2022)	6.055			
Videreførelse af Klimasekretariatet (Æ51, Budget 2019)	5.474	(X)		Delvist videreført i budget 2022. 1,8 mio. kr. til udviklingsopgaver og implementering udestod. Bevillingsudløb for 1.712 t. kr. desuden finansieret indenfor TMU's ramme.
<b>Beskæftigelses- og Integrationsudvalget</b>	<b>52.747</b>			
Acceleratorprogram (Iværksætterinitiativer i København) (Æ120, Budget 2022)	525			
Bekæmpelse af social kontrol som barriere for beskæftigelse (Æ107, Budget 2021)	3.152			
Din Digitale Virksomhed i København (Æ105, Budget 2021)	1.070			
Flere ledige med handicap i job via bedre hjælp i jobcentret (OFS 2021-2022)	2.205			
Forlængelse af bevilling til Samarbejdsforum (Æ86, Budget 2021)	535			
God løsladelse - fokus på beskæftigelse og uddannelse (Æ45, Budget 2022)	10.081			
Implementering af anbefalinger vedr. FØP og fleksjob (Æ93, Budget 2019)	3.055	(X)		Delvist videreført af udvalget med 1,8 mio. kr.
Kvalificeret arbejdskraft (Æ89, Budget 2019)	932			
Kvalitetssikring og leverandørstyring af danskuddannelse (Æ33, Budget 2019)	658			
Lavere sagsstammer (Æ92, Budget 2019)	21.929			
Ledige uddannes til velfærdsområderne (OFS 2021-2022)	320			
Life Science Task Force (Æ113, Budget 2022)	2.100			
Ny strategi for virksomhedspraktik i Københavns Kommune (Æ129, Budget 2020)	646			
Sikker By: Forebyggelse af ekstremisme og radikaliserings (Æ102, Budget 2019)	2.618			
Sikker By: SSP+ indsats (Æ103, Budget 2019)	2.056			
Styrkelse af grønne iværksætternetværk for unge (OFS 2021-2022)	53			

Service	2023 pl, i 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Støtte til Det Bosniske Kulturcenter (Æ143, Budget 2022)	158			
Videreførelse af tilskud til Sabaah (Æ136, Budget 2019)	655			

\*) KFU finansierede med budget 2022 en række bevillingsudløb 1-årigt pba. overskydende effektiviseringer. Det drejer sig om følgende (1.000 kr. i 2023 p/l): CPH Volunteers (646), Karen Mindes Kulturhus (270), Sammenslutningen af Lokalhistoriske arkiver (183) og Den Jødiske Begravelsesplads (215). Sidstnævnte bevilling vurderes ikke relevant at videreføre af Kultur- og Fritidsforvaltningen.

**Table 3. Bevillingsudløb 2023 på overførsler mv. - samtlige udløb sorteret efter udvalg**

Overførsler	2023 pl, i 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
<b>Beskæftigelses- og Integrationsudvalget</b>	<b>12.986</b>			
Fortsættelse af HF Inklusion+ (OFS 2021-2022)	2.157			
Jobrettede og afklarende indsatser til borgere med handicap (OFS 2021-2022)	5.135			
Ledige uddannes til velfærdsområderne (OFS 2021-2022)	4.134			
Mentorstøtte til aktivitetsparate unge (OFS 2021-2022)	1.027			
Styrket sprogundervisning for ledige (OFS 2021-2022)	534			

## TM79 Nedbringelse af sagsbehandlingstider og øget transparens i byggesagsbehandlingen (bevillingsudløb)



### Baggrund

Der er i tidligere års budgetforhandlinger og overførselssager bevilget midler til nedbringelse af sagsbehandlingstiderne på byggesagsområdet. Dette primært i form af en række midlertidige bevillinger. Teknik- og Miljøudvalget orienteres løbende om forvaltningens arbejde med at nedbringe sagsbehandlingstiderne og blev senest den 20. juni 2022 forelagt indstilling om prognose for sagsbehandling af byggesager med en række underliggende initiativer med henblik på at komme i mål med nedbringelsen af sagsbehandlingstiderne. Det er en forudsætning for prognosen, at der findes yderligere finansiering i 2023 og frem som beskrevet nedenfor. Såfremt der bevilges midler til initiativ 1-4, sikres det, at alle sager modtaget fra 1. juli 2023 gennemsnitligt overholder servicemålene for byggesager.

Teknik- og Miljøudvalget har i forbindelse med udvalgets budgetbidrag oversendt finansiering af videreførelse af bevilling til udvidet forhåndsdialog til forhandlingerne om Budget 2023.

### Indhold

Byggesagsområdet i Københavns Kommune er præget af en høj kompleksitet, og der er, blandt andet grundet ændringer i bygningsreglementet, sket en ophobning af sager, der afventer byggetilladelse. Det har øget presset på byggesagsbehandlingen. I dette budgetnotat præsenteres seks initiativer, hvoraf de første fem har til hensigt at nedbringe sagsbehandlingstiderne, mens det sidste forventes at øge tilfredsheden blandt ansøgere.

Teknik- og Miljøudvalget blev den 20. juni forelagt indstilling om prognose for sagsbehandling af byggesager. Den opdaterede prognose viser, at sagsbunken (nationale servicemål) forventes afviklet 1. juli 2023, hvilket er et kvartal senere end i prognosen fra august 2021. Prognosen viser, at sagsmængden vil være nedadgående frem mod 1. juli 2023, hvorefter sagsbehandlingstiden vil være forbedret. Det er en forudsætning for overholdelse af prognosen, at der findes finansiering til initiativerne 1-4.

Det fremgik desuden, at Teknik og Miljøforvaltningen har igangsat en række initiativer inden for de tre kategorier *forbedret sagsbehandlingstid*, *forbedret kundeoplevelse* og *attraktiv arbejdsplads*. De præsenterede initiativer på mødet forudsætter, at der findes finansiering i Budget 2023 til initiativ 1-4 og 6.

Det blev med Budget 2020 vedtaget, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i 2023 udarbejder en budgetanalyse af byggesagsområdet, der blandt andet skal afdække, om driften er bragt i balance og sagsbehandlingen drives



effektivt. Den del af sagspuklen, der forventes nedbragt pr. 1. juli 2023, er sager med nationale servicemål. Dette er dog som nævnt ovenfor under forudsætning af, at der i Budget 2023 afsættes midler til fortsat at afholde udvidet forhåndsdialog samt øget bevilling til ekstern konsulent. Sagsbunken for øvrige sager, som fx anmeldelsessager, lovliggørelsessager mm., er større end antallet af sager med servicemål. Forvaltningen søger midler udover 2023 – i 2024, 2025 og 2026, til at få afviklet denne sagspukkel og nedbringe sagsbehandlingstiden for denne type sager. I 2024, 2025 og 2026 søges der om midler til fortsat at afholde udvidet forhåndsdialog, fastholdelse af medarbejdere og nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen. Såfremt budgetanalysen viser, at finansieringsbehovet til afvikling af sagsbunker er mindre end forudsat, vil overskydende midler blive tilbageført kommunekassen.

Initiativerne 1-4 er afhængige og en forudsætning for at sagsbunken på byggesager er afviklet pr. 1. juni 2023. Såfremt der sker en skalering af disse, vil det medføre en behov for opdatering af den prognose for byggesagsområdet, der er forelagt for Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2022. Initiativ 5 og 6 er gensidigt uafhængige.

### ***Initiativ 1. Udvidet forhåndsdialog - bevillingsudløb (5,2 mio. kr. årligt i 2023 og frem på service)***

Der blev i Budget 2019 afsat en midlertidig bevilling til at udvide forhåndsdialogen i byggesager, og bevillingen udløber ved udgangen af 2022. Teknik- og Miljøudvalget besluttede med udvalgets budgetbidrag at oversende finansieringen af bevillingsudløbet til forhandlingerne om Budget 2023.

Udover at være en vigtig og påskønnet service for byggesagsansøgerne er den udvidede forhåndsdialog med til at nedbringe sagsbehandlingstiden. Med forhåndsdialogen bliver byggesagerne bedre belyst allerede inden og under ansøgningsfasen, hvorved der sikres bedre materiale fra ansøgerne, så sagsbehandlingen kan foregå hurtigst muligt. I dag er næsten 70 % af alle byggeansøgninger mangelfulde i et omfang, der gør, at de ikke kan sagsbehandles fra begyndelsen.

Uden en videreførelse af bevillingen kan Teknik- og Miljøforvaltningen ikke fortsætte den udvidede forhåndsdialog. Det vil medføre en stigning i antallet af mangelfulde ansøgninger, som i sidste ende vil påvirke serviceniveauet i byggesagsbehandlingen og øge sagsbehandlingstiden.

Med dette initiativ foreslås det at videreføre bevillingen til at fastholde byggesagsbehandlere til udvidet forhåndsdialog for 5,2 mio. kr. årligt.

### ***Initiativ 2. Øget ekstern byggesagsbehandling (4,7 mio. kr. i 2023 på service)***

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2020-2022 haft gavn af at kunne købe sig til dele af byggesagsbehandlingen hos en ekstern leverandør for at håndtere udsving i sagsmængderne og for at håndtere rekrutteringsudfordringer på området. Der blev i efteråret 2021 indgået en ny aftale med den eksterne samarbejdspartner efter den nuværende kontrakts udløb med udgangen af 2021.

Prognosen, der blev udarbejdet i 2021, er i foråret 2022 blevet justeret ift. ændringer i forudsætninger om fx tidsforbrug pr. sag, antal indkomne sager, sygefravær mv. Den opdaterede prognose viser, at der er behov for yderligere tiltag såsom hurtigere screening, flere standardiserede procedurer mv, hvis sagsbehandlingstiden og mængden af sager skal nedbringes i 2023 og 2024.

Med bevillingen fra Budget 2022 var det forvaltningens forventning, at den eksterne leverandør for en bevilling på 2 mio. kr. årligt i 2023 og 2024 ville kunne levere 170 sagsforberedelser om året. Da erfaringen med den eksterne konsulent viser, at det er en



effektiv måde at få bidraget til et stigende antal afgørelser, anbefales det, at der afsættes yderligere midler, så der kan foretages 500 sagsforberedelser i 2023. De 500 sagsforberedelser er en forudsætning for den opdaterede prognoses målsætning om, at sagsbunken (nationale servicemål) forventes afviklet 1. juli 2023, samt at ansøgninger modtaget efter 1. juli 2023 gennemsnitligt vil overholde servicemålene for byggesager. Det kræver yderligere 4,7 mio. kr. i 2023. Opgaven skal i givet fald i udbud igen i 2022 og igangsættes efter budgetforhandlingerne.

### **Initiativ 3. Videreførelse af bevilling til fastholdelse af medarbejdere – bevillingsudløb 2024 (12,9 mio. kr. samlet på service i 2024-2026)**

Der blev ved Budget 2022 afsat en midlertidig bevilling til, at Teknik- og Miljøforvaltningen kunne fastholde en række medarbejdere til byggesagsbehandlingen. Bevillingen er anvendt til at fastholde medarbejdere til byggesagsbehandling og bidrager derigennem til at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesager. Bevillingen udløber med udgangen af 2023, og det foreslås, at bevillingen videreføres i 2024-2026 for sikre ro og budgetsikkerhed på området.

Ansættelse af medarbejdere er en meget tidskrævende proces, der involverer mange medarbejdere, da nye medarbejdere som udgangspunkt skal oplæres af allerede ansatte ved sidemandsoplæring. En ny medarbejders bidrag til sagsbehandlingen slår først igennem efter et længere oplæringsforløb, og fastholdelse af medarbejdere er derfor et godt værktøj for at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesager.

### **Initiativ 4. Videreførelse af bevilling til nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen – bevillingsudløb 2024 (12,0 mio. kr. samlet på service i 2024 og 2025)**

Der blev ved Budget 2022 afsat en midlertidig bevilling til, at Teknik- og Miljøforvaltningen kunne ansætte 10 årsværk til sagsbehandling af sagerne i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen herunder lovliggørelsessager og anmeldelsessager. Bevillingen bidrager til nedbringelse af sagsbehandlingstiden på denne type sager, men udløber med udgangen af 2023.

Forvaltningen forventer fortsat en stigning i antallet af sager i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen, og der er derfor brug for at kunne fastholde medarbejdere ved længere ansættelser. Det foreslås derfor, at bevillingen videreføres i 2024 og 2025, hvorefter antallet af sager i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen forventes at ligge på et acceptabelt niveau.

Den afsluttende del af byggesagsbehandlingen er vigtig for især erhvervs kunder, da bygherrer ikke kan ibrugtage det opførte byggeri, før færdigmelding er behandlet, og der er givet ibrugtagningstilladelse. En længere sagsbehandlingstid har derfor stor negativ effekt på økonomien for bygherrer, der netop i denne fase af byggeriet – det færdige byggeri – forventer at få indtjening ved salg eller udlejning.

### **Initiativ 5. Videreførelse af bevilling til nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområder – bevillingsudløb 2024 (1,4 mio. kr. årligt på service i 2024-2026)**

Der blev ved Budget 2022 afsat en midlertidig bevilling til, at Teknik- og Miljøforvaltningen kunne ansætte to medarbejdere til sagsbehandling af sager i byudviklingsområder, da der kunne konstateres en stigning i antallet af sager og kompleksiteten på dette område. Bevillingen udløber med udgangen af 2023.

Bevillingen bidrager til at nedbringe sagsbehandlingstiden, men der kan fortsat konstateres mange og komplicerede sager på området, hvilket forventes at fortsætte i fremtiden. For fortsat at kunne følge med udvikling og bidrage til at nedbringe





sagsbehandlingstiden herunder ikke mindst for almene boliger, foreslås det, at bevillingen videreføres til og med 2026.

### **Initiativ 6. Udvikling af IT-løsning til øget transparens i byggesagsbehandlingen (5,4 mio. kr. på anlæg i 2023)**

Det høje pres på byggesagsbehandlingen medfører, at ansøgerne aktuelt oplever lange sagsbehandlingstider på området. Ventetiden opleves af ansøgerne som en 'black box' og kan skabe frustration. Ansøgerne tildeles først en sagsbehandler et stykke inde i forløbet, og indtil da er der ikke mulighed for at få konkrete svar. Som resultat modtager Teknik- og Miljøforvaltningens kontaktcenter mange henvendelser fra ansøgere, som føler sig uoplyste.

Med dette initiativ søges midler til at udvikle en digital løsning, som kan skabe transparens og styrke ansøgernes indblik i, hvornår deres sag forventes at blive tildelt en sagsbehandler, og hvornår der kan forventes afgørelse i sagen. IT-løsningen vil dels bygge på eksisterende viden og dels på nye funktionaliteter. Løsningen opbygges således, at ansøgere til sager, der har tilknyttet et nationalt servicemål – modtager disse oplysninger.

I forbindelse med udvikling og implementering af løsningen vil der være fokus på kommunikationstiltag, således at brugerperspektivet understøttes optimalt i løsningen. Kommunikationsindsatsen indeholder blandt andet en indledende kortlægning og analyse med bistand fra eksterne konsulenter samt en brugerundersøgelse, hvor behov for kommunikation undervejs i processen fra ansøgning til afgørelse undersøges.

Analysen skal belyse, hvordan der bedst kommunikeres med borgerne undervejs i sagens gang, herunder hvilke data der understøtter dette, og hvilke hovedfaser byggesagsprocessen kan opdeles i. Analysen vil også anvende Process Mining værktøjer til at visualisere tidsforbrug, ventetid, flaskehalse og optimeringspotentialer i byggesagsprocessen.

Dernæst udarbejdes IT-løsningen, som opbygges i samarbejde med Koncern IT og ekstern leverandør. Løsningen bygges med data fra det fagsystem, der anvendes til sagsbehandling i dag. Fra fagsystemet kan der genereres et estimat for sagsbehandlingstiden fordelt på de forskellige ansøgningstyper, der er omfattet af servicemål. Estimatet for sagsbehandlingstiden opdateres løbende, og estimaterne pålægges en statisk buffer, som kan ændres ved større forandringer i forudsætningerne.

Når sagen nærmer sig det estimerede afgørelsestidspunkt, initieres en genberegning af tidspunktet for afgørelsen. Er sagen afgjort eller tæt på afgørelse, sker der ikke yderligere.

Kommunikation til ansøger om byggeansøgningen:

1. Løsningen kan enten bygges ind i den kommunikation, der allerede i dag foregår via Byg og Miljø (BOM FISKId#1287), hvor løsningen kan kombineres med den eksisterende robot, der kvitterer for indsendelse af ansøgning.
2. Alternativt kan løsningen opbygges som et nyt site på [kk.dk](http://kk.dk), hvor borgeren får mulighed for at få indblik i procestid for sin sag via sagsnummer eller lignede.

Den endelige løsning afhænger af, hvad den indledende analyse peger på samt de tekniske og juridiske muligheder. Men for ansøgeren vil en løsning 2 med fx navnet [www.minbyggesag.kk.dk](http://www.minbyggesag.kk.dk) kunne give bedst værdi, da både byggerådgivere og borgere her vil kunne finde oplysninger om deres byggesager.



Da løsningen er opbygget som et samspil mellem forskellige teknologier, robotter og IT-systemer, kan der være usikkerheder forbundet med de anvendte data, der kommunikerer til ansøger. Der vil derfor være behov for efter idriftsættelse hurtigt at identificere og implementere forbedringer i løsningen. Det er der afsat midler til i budgetnotatet.

## Økonomi

Initiativ 1 – 5 har samlede estimerede serviceudgifter på 9,9 mio. kr. i 2023, 16,9 mio. kr. årligt i 2024 og 2025, 10,9 mio. kr. i 2026 og 5,2 mio. kr. fra 2027 og frem. Initiativ 6 har estimerede anlægsudgifter på 5,4 mio. kr. i 2023 og afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2023 og 1,2 mio. kr. i 2024 og frem til hosting og licenser. Initiativ 1-5 forventes ibrugtaget fra januar 2023 og initiativ 6 forventes ibrugtaget december 2023.

**Table 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>Initiativ 1. Udvidet forhåndsdialog (bevillingsudløb i 2023)</i>						
- Udvidet forhåndsdialog	Service	5.200	5.200	5.200	5.200	20.800
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>5.200</b>	<b>5.200</b>	<b>5.200</b>	<b>5.200</b>	<b>20.800</b>
<i>Initiativ 2. Ekstern byggesagsbehandling</i>						
- Ekstern byggesagsbehandling	Service	4.700				4.700
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>4.700</b>				<b>4.700</b>
<i>Initiativ 3. Videreførelse af bevilling til fastholdelse af medarbejdere (bevillingsudløb i 2024)</i>						
- Fastholdelse af medarbejdere	Service		4.300	4.300	4.300	12.900
<b>Initiativ 3 i alt</b>			<b>4.300</b>	<b>4.300</b>	<b>4.300</b>	<b>12.900</b>
<i>Initiativ 4. Videreførelse af bevilling til nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen (bevillingsudløb i 2024)</i>						
- Nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen	Service		6.000	6.000		12.000
<b>Initiativ 4 i alt</b>			<b>6.000</b>	<b>6.000</b>		<b>12.000</b>
<i>Initiativ 5. Videreførelse af bevilling til nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområder (bevillingsudløb i 2024)</i>						
- Nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområder	Service		1.374	1.374	1.374	4.122
<b>Initiativ 5 i alt</b>			<b>1.374</b>	<b>1.374</b>	<b>1.374</b>	<b>4.122</b>
<i>Initiativ 6. It-løsning til øget transparens</i>						
Analyse og kortlægning	Anlæg	1.000				1.000
Udvikling af IT-løsning	Anlæg	2.800				2.800
Udbud og teknisk implementering	Anlæg	919				919
Udgifter til intern bygherreorganisation	Anlæg	681				681
Afledt drift og vedligehold (Drift, hosting, licenser og vedligehold)	Service	600	1.200	1.200	1.200	4.200
<b>Initiativ 6 i alt</b>		<b>6.000</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>9.600</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>15.900</b>	<b>18.074</b>	<b>18.074</b>	<b>12.074</b>	<b>64.122</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering for initiativ 1 - 5 er, at initiativerne vurderes at være ukomplicerede, og der er derfor ikke afsat risikotillæg. Der er dog risiko for at



forudsætningerne for prognosen ikke passer til den faktiske udvikling eksempelvis hvis forvaltningen modtager et større antal byggeansøgninger, får flere sager af andre typer eller at lovgivningen ændrer sig.

Den overordnede risikovurdering for initiativ 6 er, at initiativet vurderes at være kompliceret. Det skyldes en risiko for, at data fra fagsystemet ikke giver tilstrækkeligt præcise resultater til oplysning om tildeling og afgørelsestidspunkt. Der kan være tekniske og driftsmæssige risici i forbindelse med etableringen af løsningen, som er afhængig af eksisterende systemer og automatiseringsløsninger. Som beskrevet er løsningen et samspil mellem teknologier som forudsigelsesmodeller og robotløsninger, hvilket erfaringsmæssigt giver anledning til risici i forbindelse med udvikling og implementering. Der er derfor afsat budget til forbedring af løsningens bagvedliggende data med henblik på tilretning af prognosemodellen.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Serviceudgifter</i>							
- Initiativ 1 Udvidet forhåndsdialog (bevillingsudløb)	1000	5.200	5.200	5.200	5.200	20.800	
- Initiativ 2 Ekstern byggesagsbehandling	1000	4.700				4.700	
- Initiativ 3. Videreførelse af bevilling til fastholdelse af medarbejdere	1000		4.300	4.300	4.300	12.900	
- Initiativ 4. Videreførelse af bevilling til nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen	1000		6.000	6.000		12.000	
- Initiativ 5. Videreførelse af bevilling til nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområder	1000		1.374	1.374	1.374	4.122	
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>9.900</b>	<b>16.874</b>	<b>16.874</b>	<b>10.874</b>	<b>54.522</b>	
- Initiativ 6. Analyse og kortlægning	2000	1.000				1.000	1.000*
- Initiativ 6. Udvikling af IT-løsning	2000	2.800				2.800	2.800*
- Initiativ 6. Udbud og teknisk implementering	2000	919				919	919*
- Initiativ 6. Udgifter til intern bygherreorganisation	2000	681				681	681*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>5.400</b>				<b>5.400</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Initiativ 6. Afledt drift og vedligehold (Drift, hosting, licenser og vedligehold)	1000	600	1.200	1.200	1.200	4.200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>600</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>4.200</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

I Budget 2019 blev der afsat 5,6 mio. kr. på service i 2020 og 5,4 mio. kr. i 2021-2022 til at udvide den skattefinansierede forhåndsdialog i byggesager.

Ved Budget 2020 blev der afsat henholdsvis 13,0 mio. kr. i 2020, 7,5 mio. kr. i 2021 og 3,0 mio. kr. i 2022 og frem til at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesagsområdet, kompetenceløft af byggesagsbehandlere og et løft til håndtering af den stigende sagsmængde.

Ved Overførselssagen 2019/2020 blev der afsat 3,9 mio. kr. i 2020 og 1,4 mio. kr. i 2021 til styrket byggesagsbehandling.

Ved Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat 4,0 mio. kr. i 2021 til ekstern byggesagsbehandling for at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesagsområdet.

I Budget 2022 blev der afsat 7,1 mio. kr. på service i 2022 og 2 mio. kr. årligt i 2023 og 2024 til ekstern byggesagsbehandling. Samtidig blev der afsat 4,3 mio. kr. årligt på service i 2022 og 2023 til at fastholde medarbejdere samt 4,5 mio. kr. på service i 2022 og 6,0 mio. kr. i 2023 til at nedbringe sagsbehandlingstider i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen. Endelig blev der afsat 1,4 mio. kr. årligt på service i 2022 og 2023 til at nedbringe sagsbehandlingstider i byudviklingsområder.

(1.000 kr., løbende p/l)	2020	2021	2022	2023	2024
Budget 2019	5.550	5.400	5.400		
Budgetaftale 2020	13.000	7.500	3.000	3.000	3.000
Overførselssagen 2019-2020	3.900	1.400			
Overførselssagen 2020-2021		4.000			
Budget 2022			17.300	12.200	2.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>22.400</b>	<b>18.300</b>	<b>25.700</b>	<b>15.200</b>	<b>5.000</b>

## TM28 Nedlæggelse af parkeringspladser til etablering af sorteringspunkter



### Baggrund

Borgerrepræsentationen har vedtaget Cirkulær København, Ressource- og Affaldsplan 2024 (BR 13. december 2018). I planen indgår et initiativ om etablering af op til 750 sorteringspunkter på tværs af København til indsamling af husholdningsaffald til genanvendelse. Etableringen af sorteringspunkter udgør et helt centralt element ift. at indfri målsætningen i Cirkulær København om indsamling af 70 % af husholdningsaffaldet til genanvendelse.

Der er med vedtagelsen af Cirkulær København bevilget 385 mio. kr. til etablering og drift af sorteringspunkterne i planperioden, som finansieres af affaldsgebyrerne. I den forbindelse blev det specificeret, at implementering af indsatsen forudsætter, at provenutabet fra nedlagte parkeringspladser og dermed nedjustering af indtægtsbudgettet for betalingsparkering håndteres i kommende budgetforhandlinger.

Såfremt der ikke afsættes midler til nedlæggelse af parkeringspladser, kan der ikke etableres de planlagte sorteringspunkter.

### Indhold

Et sorteringspunkt er et antal affaldsbeholdere opstillet sammen i en lille "ø". Sorteringspunkterne skal sikre, at alle københavnere har gode muligheder for at sortere deres affald. Placering af sorteringspunkter vil i nogle tilfælde kræve nedlæggelse af parkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 26. oktober 2020, at placeringerne skal udmøntes via bydelsplaner for Københavns ti bydele, som skal godkendes af udvalget. Første bydelsplan (dækkende Amager Øst) blev forelagt udvalget den 6. december 2021. Bydelsplaner for de resterende bydele forventes forelagt udvalget i perioden frem til medio 2023.

Med nærværende budgetnotat reguleres indtægtsbudgettet på parkering, og der afsættes servicemåltal til de mindreindtægter fra betalingsparkering, der opstår, når der nedlægges parkeringspladser i betalingszonen. Finansieringen er nødvendig for at kunne gennemføre indsatsen med etablering af sorteringspunkter.



Budgetnotatet indeholder to gensidigt udelukkende scenarier. Scenarie 1 omhandler alle sorteringspunkterne, mens scenarie 2 kun omhandler sorteringspunkterne, der oprettes på Amager Øst, Nørrebro og Østerbro. Med scenarie 2 etableres der også erstatningspladser for de parkeringspladser, der nedlægges, mens scenarie 1 kun omhandler nedlæggelse af pladser.

Det forventes, at begge scenarier vil have konsekvenser for cykelparkering i form af flyttet og/eller nedlagt cykelparkering. Teknik- og Miljøudvalget orienteres herom i forbindelse med godkendelse af de enkelte bydelsplaner. Indsatsen forventes ikke at have konsekvens for træer.

### **Scenarie 1: Nedlæggelse af parkeringspladser ved etablering af sorteringspunkter i alle bydelene**

Med dette scenarie nedlægges der i alt 376 parkeringspladser i betalingszonen i forbindelse med etablering af sorteringspunkter, hvilket vil medføre mindreindtægter fra betalingsparkering.

Beregningerne er baseret på det antal parkeringspladser i betalingszonen, der er beskrevet nedlagt i bydelsplanen for Amager Øst, samt estimater på hvor mange parkeringspladser i betalingszonerne, der skal nedlægges i de bydele, der endnu ikke er udarbejdet en bydelsplan for. Antal pladser, der nedlægges i betalingszonen i hver bydel, fremgår af tabel 1 nedenfor:

**Tabel 1. Konsekvenser for bilparkeringspladser i betalingszonen ved scenarie 1**

Bydelsplan	Godkendelse af bydelsplan	Antal pladser der nedlægges og hvilken zone	Mindreindtægt pr. år ved fuld indfasning (1.000 kr. i 2023 p/l)
Amager Øst	BR 3. februar 2022	12 i blå zone	84
Vesterbro/Kgs. Enghave	Endnu ikke forelagt	11 (grøn) og 83 (blå)	757
Indre By/Christianshavn	Endnu ikke forelagt	24 (rød), 62 (grøn) og 5 (blå)	2.011
Østerbro	Forelægges TMU 29. august 2022	4 (grøn), 23 (blå) og 22 (gul)	315
Nørrebro	Forelægges TMU 29. august 2022	45 (blå) og 41 (gul)	483
Amager Vest	Endnu ikke forelagt	22 (blå)	154
Valby	Endnu ikke forelagt	22 (gul)	90
<b>Total</b>		<b>376</b>	<b>3.895</b>

Det beregnede provenutab i dette scenarie afviger fra det provenutab, der oprindeligt blev estimeret i forbindelse med vedtagelsen af Cirkulær København på 19,0 mio. kr. Det skyldes bl.a., at der i det oprindelige estimat var forudsat, at alle de parkeringspladser, der skulle nedlægges, ville være inden for betalingszonerne, og at provenutabet blev estimeret til 25.000 kr. pr. parkeringsplads årligt. I forbindelse med udarbejdelsen af bydelsplanerne har det dog vist sig, at det kun er ca. halvdelen af de parkeringspladser, der er behov for at nedlægge, som ligger inden for betalingszonerne, samt at det gennemsnitlige provenutab pr. parkeringsplads er ca. 10.000 kr. årligt. Der nedlægges 362 pladser uden for betalingszonen.



Ved scenarie 1 forventer Teknik- og Miljøforvaltningen, at anlægsarbejdet vil være opstartet i samtlige bydele i løbet af 2023, hvorfor nærværende budgetnotat omfatter dækning af provenutab fra samtlige parkeringspladser, som planlægges nedlagt i betalingszonerne. Det er afgørende for at opnå den fulde effekt af indsatsen i planperioden, at anlægsarbejdet (og nedlæggelse af parkeringspladserne i betalingszonerne) kan påbegyndes i 2023.

Scenarie 1 kan kombineres med *TM95 Pulje til erstatningspladser*.

**Scenarie 2: Nedlæggelse af parkeringspladser i bydelene Amager Øst, Nørrebro og Østerbro i forbindelse med etablering af sorteringspunkter samt etablering af erstatningspladser**

Med dette scenarie kan der nedlægges parkeringspladserne på Amager Øst, Nørrebro og Østerbro som følge af etablering af sorteringspunkter. Derudover etableres der erstatningsparkeringspladser, så antallet af parkeringspladser i betalingszonen holdes konstant.

Tabellen nedenfor viser antallet af parkeringspladser, der nedlægges.

**Tabel 2. Konsekvenser for bilparkeringspladser i betalingszonen ved scenarie 2**

Bydelsplan	Godkendelse af bydelsplan	Antal pladser der nedlægges og hvilken zone	Mindreindtægt pr. år ved fuld indfasning (1.000 kr. i 2023 p/l)	Erstatningspladser
Amager Øst	BR 3. februar 2022	12 i blå zone		Pulje til etablering af 12 nye pladser (TM95)
Østerbro	Forelægges TMU 29. august 2022	4 (grøn), 23 (blå) og 22 (gul)		Pulje til etablering af 49 nye pladser (TM95)
Nørrebro	Forelægges TMU 29. august 2022	45 (blå) og 41 (gul)	483	Adgang til ca. 100 pladser ved Biologisk Institut
<b>Total</b>		<b>147*</b>	<b>483</b>	

\* Derudover nedlægges i alt 52 parkeringspladser udenfor betalingszonen i de tre bydele i forbindelse med etableringen af sorteringspunkter.

Med scenariet etableres der erstatningspladser for alle 147 pladser, der nedlægges i betalingszonen i de tre bydele. Det vil konkret ske ved, at der søges indgået aftale om adgang til ca. 100 pladser udenfor almindelig arbejdstid, som beskrevet i *TM147*. Pladserne i *TM147* vil dog kun være tilgængelige for licenshavere i zonen Nørrebro og vil derfor ikke generere indtægter fra betalingsparkeringspladser.

Oprettelse af erstatningspladser for de i alt 61 parkeringspladser, der nedlægges på Amager Øst og Østerbro er afhængig af samtidig vedtagelse af *TM95 Pulje til erstatningspladser*. Oprettelse af erstatningspladser vil medføre, at der kun i en begrænset periode vil være mindreindtægter fra betalingsparkeringspladser i disse to bydele, da de vil udlignes af merindtægterne fra *TM95*. Etablering af erstatningsparkeringspladserne forventes at kunne gennemføres, så den sidste



erstatningsparkeringsplads etableres ca. 3 år efter etablering af det sidste sorteringspunkt.

Forslag til hensigtserklæring:

" Parterne er enige om at igangsætte etablering af sorteringspunkter på Østerbro, Nørrebro og Amager Øst, og etablere parkeringspladser til erstatning for de 147 parkeringspladser, der i den forbindelse nedlægges i betalingszonen. Det vil ske ved, at der søges indgået aftale om adgang til ca. 100 pladser i et p-anlæg (TM147). Oprettelse af erstatningspladser for de i alt 61 parkeringspladser, der nedlægges på Amager Øst og Østerbro finansieres gennem etablering af en pulje til etablering af 100 erstatningspladser. Der udarbejdes en screening af mulig placering af yderligere erstatningspladser, som forelægges Teknik- og Miljøudvalget med henblik på udmøntning af den resterende del af puljen.

Parterne er enige om, at finansieringen af mindre-indtægterne fra nedlæggelse af de resterende p-pladser forbundet med etablering af sorteringspunkter samt finansiering af de resterende pladser henvises derfor til forhandlingerne om Budget 2024."

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Scenarie 1 understøtter opnåelse af målsætningen i Cirkulær København, da sorteringspunkterne forventes at bidrage med indsamling af 12.100 ton affald til genanvendelse årligt.

Det er dog afgørende for at opnå den fulde effekt af indsatsen i planperioden, at anlægsarbejdet (og nedlæggelse af alle parkeringspladserne i betalingszonerne) kan påbegyndes i 2023. Det medfører også, at en vedtagelse af scenarie 2 vil forsinke arbejdet med at finde placeringer samt anlægsarbejdet og dermed bliver det ikke muligt at opnå målsætningen i Cirkulær København til tiden. Der vil derfor være behov for at genbesøge målsætningen.

Derudover vil en udskydelse af indsatsen med at finde placeringer samt anlægsarbejdet af nogle af sorteringspunkterne fordyre projektet betydeligt, da forvaltningen har indgået kontrakt med en entreprenør. En udskydelse af nogle af sorteringspunkterne kan også medføre, at der ikke i alle bydele vil blive indført en husstandsnær indsamlingsordning for tekstilaffald med virkning fra 1. juli 2023, jf. den politiske aftale af 30. august 2022 med krav om indførelse af husstandsnær tekstilaffaldsordning. Både fordyrelsen af projektet og etableringen af en særskilt tekstilaffaldsordning vil medføre stigninger i affaldsgebyrerne, da aktiviteterne er takstfinansierede.

### **Økonomi**

Nedlæggelsen af parkeringspladser i forbindelse med etablering af sorteringspunkter i scenarie 1 medfører estimerede mindreindtægter fra betalingsparkerings på i alt 3,2 mio. kr. i 2023 og 3,9 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.

Scenarie 2 har estimerede serviceudgifter på 0,2 mio. kr. i 2023. Der skal tilføres afledt drift på 0,2 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Hertil kommer takststigninger. Scenariet forventes ibrugtaget løbende frem mod december 2027.

Det foreslås, at mindreindtægter fra parkering for de bydelsplaner, der endnu ikke er vedtaget, placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes til Teknik- og Miljøudvalget i takt med, at bydelsplanerne vedtages af Teknik- og Miljøudvalget. Såfremt antallet af nedlagte parkeringspladser i de godkendte bydelsplaner er lavere end det estimerede antal i dette budgetnotat, tilgår den resterende bevilling kassen.





**Tabel 3. Oversigt over aktiviteter forbundet med nedlæggelse af parkeringspladser til etablering af sorteringspunkter ved scenarie 1**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
- Reduktion af parkeringsindtægter ifm. godkendte bydelsplaner	Service	77	84	84	84	329
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter ifm. godkendte bydelsplaner	Finans- poster	-77	-84	-84	-84	-329
- Reduktion af parkeringsindtægter ifm. ikke-godkendte bydelsplaner	Service	3.142	3.810	3.810	3.810	14.572
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter ifm. ikke-godkendte bydelsplaner	Finans- poster	-3.142	-3.810	-3.810	-3.810	-14.572
<b>Udgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Service måltalseffekt i alt</b>		<b>3.219</b>	<b>3.894</b>	<b>3.894</b>	<b>3.894</b>	<b>14.901</b>

**Tabel 4. Oversigt over aktiviteter forbundet med nedlæggelse af parkeringspladser til etablering af sorteringspunkter ved scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
- Reduktion af parkeringsindtægter i de tre bydele	Service	809	882	882	882	3.456
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter i de tre bydele	Finans- poster	-809	-882	-882	-882	-3.456
- Etablering af aftale om adgang til 100 pladser (TM147)	Service	200				200
- Afledt drift og vedligehold	Service	150	150	150	150	600
<b>Udgifter i alt</b>		<b>350</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>800</b>

**Tabel 5. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet**

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
Scenarie 1 - Etablering af sorteringspunkter i alle bydele	400-500	400-500
Scenarie 2 - Etablering af sorteringspunkter i tre bydele	-	130
<b>I alt</b>	<b>-</b>	<b>130</b>

Note: Budgetnotatet bidrager ikke i sig selv med en CO<sub>2</sub>-reduktion, men er en forudsætning for realisering af den CO<sub>2</sub>-gevinst, der følger af etableringen af sorteringspunkterne. CO<sub>2</sub>-reduktionen i tabellen afspejler effekten ved etablering af samtlige sorteringspunkter. Effekt af tiltaget i Cirkulær København er nedskaleret, så det følger beregningsmetoden i klimaplanen. CO<sub>2</sub> effekten af nedlæggelsen af parkeringspladser er ikke inkluderet.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at scenarie 2 er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af selve anlægsomkostningerne til etablering af parkeringspladserne til risikotillæg. Derudover kan det i dele af byen vise sig vanskeligt at finde pladsen til at etablere erstatningsparkeringspladser.



Det er forvaltningens vurdering, at det grundlæggende vil være muligt at nå til enighed om vilkårene for licenshaveres adgang til parkeringspladserne.

Forvaltningen vurderer samtidig, at der kan være udfordringer ift. udveksling af licenshaveres data, som det private parkeringsfirma, der fører kontrol med pladserne, betinger sig adgang til for at kunne udføre kontrollen. De nærmere detaljer i den forbindelse kendes pt. ikke, men ventes belyst i den videre dialog.

### Bevillingstekniske oplysninger

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

**Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder ved scenarie 1**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	Udvalg	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>							
- Reduktion af parkeringsindtægter ifm. godkendte bydelsplaner	1010	TMU	77	84	84	84	329
- Reduktion af parkeringsindtægter ifm. ikke-godkendte bydelsplaner	1112	ØU	3.142	3.810	3.810	3.810	14.572
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>			<b>3.219</b>	<b>3.894</b>	<b>3.894</b>	<b>3.894</b>	<b>14.901</b>
<i>Finansposter</i>							
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter ifm. godkendte bydelsplaner	2500	ØU	-77	-84	-84	-84	-329
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter ifm. ikke-godkendte bydelsplaner	2500	ØU	-3.142	-3.810	-3.810	-3.810	-14.572
<b>Finansposter i alt</b>			<b>-3.219</b>	<b>-3.894</b>	<b>-3.894</b>	<b>-3.894</b>	<b>-14.901</b>

**Tabel 7. Udgifter på alle styringsområder ved scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	Udvalg	2023	2024	2025	2026	I alt
- Reduktion af parkeringsindtægter i de tre bydele	1112	ØU	809	882	882	882	3.456
- Etablering af aftale om 100 pladser	1000	TMU	200				200
- Afledt drift og vedligehold	1000	TMU	150	150	150	150	600
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.159</b>	<b>1.032</b>	<b>1.032</b>	<b>1.032</b>	<b>4.256</b>
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter i de tre bydele	2500	ØU	-809	-882	-882	-882	-
<b>Finansposter i alt</b>			<b>-809</b>	<b>-882</b>	<b>-882</b>	<b>-882</b>	<b>3.456</b>



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

### Henvisninger

[Sorteringspunkter til affald i København | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#)

## TM95 Pulje til erstatningsparkeringspladser



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om en generel pulje til erstatningsparkeringspladser og en pulje til erstatningsparkeringspladser for de kommunale parkeringspladser, der nedlægges som følge af etablering af op til 750 sorteringspunkter til husholdningsaffald i det offentlige rum.

### Indhold

Dette budgetnotat indeholder to initiativer med to særskilte puljer til at etablere erstatningsparkeringspladser i stedet for dem, der nedlægges i henholdsvis generelle anlægsprojekter og i det konkrete projekt med etablering af sorteringspunkter. Initiativerne kan vedtages uafhængigt af hinanden og kan supplere hinanden.

Forvaltningen vurderer, at det i begge initiativer kan være særligt udfordrende at finde erstatningsparkeringspladser i de indre dele af byen. Der kan derfor også være steder, hvor det ikke er muligt at finde tilstrækkelige eller nogen erstatningsparkeringspladser indenfor en rimelig afstand af projektområdet.

De nødvendige anlægsarbejder, herunder ombygning af vej for at etablere erstatningsparkeringspladserne, vil afhænge af den konkrete lokation. Forvaltningen vurderer desuden, at der er stor forskel på dels mulighederne for og dels omkostningerne til at etablere yderligere parkeringspladser i de indre dele af byen i forhold til de ydre dele af byen.

Initiativerne forventes at medføre merindtægter fra opstået betalingsparkeringspladser, når der etableres erstatningsparkeringspladser inden for betalingszonen. Der vil som udgangspunkt allerede være afsat mindreindtægter for de pladser, der nedlægges. Merindtægterne vil derfor i praksis udligne mindreindtægterne, der kommer ved nedlæggelse af parkeringspladser i de konkrete anlægsprojekter, idet der i nogle tilfælde kan være mindre afvigelser i antal pladser inden for de enkelte zoner..

Merindtægterne afsættes i en pulje under Økonomiudvalget, som løbende søges udmøntet i indstillinger til Borgerrepræsentationen. Beregningen af merindtægter er behæftet med betydelig usikkerhed, da det er uvist, hvor parkeringspladserne etableres.



Der er indarbejdet en antagelse om, at halvdelen af erstatningsparkeringspladserne etableres inden for betalingsområdet.

**Initiativ 1. Pulje til etablering af 100 erstatningsparkeringspladser (29,8 mio. kr. i anlæg)**

I forbindelse med udførelsen af anlægsprojekter i byen, fx nye byrum eller etablering af cykelstier, nedlægges der i nogle tilfælde parkeringspladser. Der er ikke krav om, at der i forbindelse med de enkelte anlægsprojekter etableres erstatningsparkeringspladser.

Initiativet omfatter midler til at gennemføre en screening og kortlægning af muligheder for etablering af 100 erstatningsparkeringspladser i forbindelse med eksisterende og kommende anlægsprojekter frem til 2027. Initiativet omfatter endvidere midler til anlæg af 100 erstatningsparkeringspladser.

Etablering af erstatningsparkeringspladser kan fx ske ved, at der fra de enkelte anlægsprojekter søges midler fra puljen, der kan finansiere etablering af et tilsvarende antal erstatningsparkeringspladser som projektet nedlægger. Det er derfor det enkelte anlægsprojekt, der tildeles midler til at udføre selve etableringen af erstatningsparkeringspladserne.

Teknik- og Miljøudvalget vil løbende fra ultimo 2023 få forelagt kortlægningen af erstatningsparkeringspladser og vil løbende i forbindelse med godkendelse af de enkelte projekters projektforslag få forelagt erstatningspladserne til godkendelse.

Initiativet er skalerbart, da der kan kortlægges færre eller flere parkeringspladser.

**Initiativ 2. Pulje til erstatningsparkeringspladser forbundet med etableringen af op til 750 sorteringspunkter (168,6 mio. kr. i anlæg)**

I Cirkulær København, Ressource- og Affaldsplan 2024 (BR 13. december 2018) indgår et initiativ om etablering af op til 750 sorteringspunkter på tværs af København til indsamling af husholdningsaffald til genanvendelse.

I de kommende bydelsplaner for placering af sorteringspunkterne, som forelægges Teknik -og Miljøudvalget frem til 2023, konkretiseres det, hvor der nedlægges parkeringspladser. Etableringen af sorteringspunkterne estimeres samlet at medføre nedlæggelse af ca. 750 parkeringspladser fordelt over hele byen, hvoraf cirka halvdelen er i betalingsområdet.

Håndtering af mindreindtægter fra nedlæggelse af parkeringspladserne i betalingsområdet indgår i budgetnotat *TM28 Nedlæggelse af parkeringspladser til etablering af sorteringspunkter*. Initiativ 2 fremlægger udgifterne til at etablere erstatningspladser for såvel de parkeringspladser, der nedlægges med vedtagelse af *TM28 Nedlæggelse af parkeringspladser til etablering af sorteringspunkter*, og de pladser, der forventes nedlagt uden for betalingsområdet.

Initiativet omfatter midler til at gennemføre en kortlægning og projektering af mulighederne for etablering af erstatningsparkeringspladser i umiddelbar nærhed af de nedlagte parkeringspladser. Der afsættes desuden midler til at administrere puljen af erstatningsparkeringspladser samt anlæg af erstatningsparkeringspladser i hver bydel.

Etablering af erstatningsparkeringspladserne forventes at kunne gennemføres, så den sidste erstatningsparkeringsplads etableres ca. 3 år efter etablering af det sidste sorteringspunkt og vil i øvrigt følge udrulningsplanen for disse i de enkelte bydele.



Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser, da det har til formål at erstatte parkeringspladser, der nedlægges på grund af etablering af sorteringspunkterne.

Teknik- og Miljøudvalget vil senest i ultimo 2023 få forelagt den første kortlægning af erstatningsparkeringspladser i de bydele, hvor der er etableret sorteringspunkter pr. medio 2023, samt model for administration af puljen og udmøntning af denne. Den efterfølgende kortlægning af erstatningspladser i de bydele, hvor der er etableret sorteringspunkter efter medio 2023, forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget løbende frem til 2027.

### Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 198,4 mio. kr. i perioden 2023-2027. Initiativerne forventes ibrugtaget løbende indtil december 2027.

Ibrugtagningstidspunktet er afhængigt af implementeringen af 750 sorteringspunkter, da det først er muligt at anlægge erstatningspladserne efter sorteringspunkterne er anlagt. Derfor er ibrugtagningstidspunktet forbundet med stor usikkerhed.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

### Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Pulje til etablering af 100 erstatningspladser</i>								
- Kortlægning af mulige p-pladser	Anlæg	900						900
- Anlæg af erstatningspladser	Anlæg		2.970	8.910	8.910	8.120	0	28.910
- Parkeringsindtægter	Service		-44	-437	-962	-1.464	-1.703	4.610
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter		44	437	962	1.464	1.703	-4.610
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>900</b>	<b>2.970</b>	<b>8.910</b>	<b>8.910</b>	<b>8.120</b>	<b>0</b>	<b>29.810</b>
<i>Initiativ 2. Pulje til etablering af ca. 750 erstatningspladser ifm. Sorteringspunkter</i>								
- Kortlægning af mulige p-pladser	Anlæg	750	750					1.500
- Anlæg af erstatningspladser	Anlæg		16.725	50.125	50.125	50.125		167.100
- Parkeringsindtægter	Service		-97	-974	-2.142	-3.310	-3.895	-10.418
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter		97	974	2.142	3.310	3.895	10.418
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>750</b>	<b>17.475</b>	<b>50.125</b>	<b>50.125</b>	<b>50.125</b>	<b>0</b>	<b>168.600</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.650</b>	<b>20.445</b>	<b>59.035</b>	<b>59.035</b>	<b>58.245</b>	<b>0</b>	<b>198.410</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er relativt komplicerede, og der er derfor afsat 10 % af selve anlægsomkostningerne til etablering af parkeringspladserne til risikotillæg. Derudover kan det i dele af byen vise sig vanskeligt at finde pladsen til at etablere erstatningsparkeringspladser.



### Bevillingstekniske oplysninger

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

**Table 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	I / U	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>											
- Initiativ 1. Kortlægning af mulige p-pladser, projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	600						600	600*
- Initiativ 1. Kortlægning af mulige p-pladser, bygherre-omkostninger	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	300						300	300*
- Initiativ 1. Anlæg af erstatningspladser, projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		330	990	990	200		2.510	750*
- Initiativ 1. Anlæg af erstatningspladser, udførelse	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		2.200	6.600	6.600	6.600		22.000	
- Initiativ 1. Anlæg af erstatningspladser, udgifter til intern bygherre-organisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		440	1.320	1.320	1.320		4.400	1.200
- Initiativ 2. Kortlægning af mulige p-pladser, ekstern projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	500	500					1.000	1.000*
Initiativ 2. Kortlægning af mulige p-pladser, interne bygherre-organisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	250	250					500	500*



- Initiativ 2. Anlæg af p-pladser, ekstern projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		1.875	5.575	5.575	5.575		18.600	7.500*
- Initiativ 2. Anlæg af p-pladser, udførelse	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		12.375	37.125	37.125	37.125		123.750	
- Initiativ 2. Anlæg af parkeringspladser, Udgifter til intern bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		2.475	7.425	7.425	7.425		24.750	7.500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>					<b>1.650</b>	<b>20.445</b>	<b>59.035</b>	<b>59.035</b>	<b>58.245</b>	<b>198.410</b>	<b>17.141*</b>
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>											
- Initiativ 1. Parkeringsindtægter	ØU	1112 Parkering	I		-44	-437	-962	-1.464	-1.703	-4.610	
Initiativ 2. Parkeringsindtægter	ØU	1112 Parkering	I		-97	-974	-2.142	-3.310	-3.895	-10.418	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>					<b>-141</b>	<b>-1.411</b>	<b>-3.104</b>	<b>-4.774</b>	<b>-5.598</b>	<b>-15.028</b>	
<i>Finansposter</i>											
- Initiativ 1. Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500 Finansposter	U		44	437	962	1.464	1.703	4.610	
Initiativ 2. Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500 Finansposter	U		97	974	2.142	3.310	3.895	10.418	
<b>Finansposter i alt</b>					<b>141</b>	<b>1.411</b>	<b>3.104</b>	<b>4.774</b>	<b>5.598</b>	<b>15.028</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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





### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

### **Henvisninger**

[Bydelsplan for placering af sorteringspunkter på Amager Øst - Borgerrepræsentationen den 3. februar 2022](#)

## TM33 Grøn omstilling af Københavns Kommunes vognpark



### Baggrund

Et mål under KBH 2025 Klimaplanen er, at alle Københavns Kommunes arbejdsmaskiner og køretøjer skal køre på el/brint eller alternativt biobrændstof i 2025. I dag er det ca. 40 % af kommunens køretøjer og arbejdsmaskiner, der kører på el, brint eller biobrændstof. For at nå dette mål indkøbes el-biler og køretøjer, hvor det er muligt, i takt med den løbende udskiftning af bilparken.

Dette budgetnotat indeholder to initiativer, dels til at udbygge ladeinfrastrukturen for kommunens vognpark og dels til øget brug af biodiesel. Afsættes der ikke midler, vil Københavns Kommunes vognpark fortsat udlede CO<sub>2</sub> og partikler fra dieselskøretøjer.

### Indhold

Budgetnotatet omfatter to initiativer til at imødekomme målsætningen om, at kommunens køretøjer kører på alternative drivmidler i 2025. Initiativerne kan vælges uafhængigt af hinanden og kan nedskaleres.

Teknik- og Miljøforvaltningen er kategoriansvarlig for kategorien køretøjer og materiel og indkøber køretøjer og materiel/arbejdsmaskiner for hele kommunen i forhold til kommunens strategier og politikker, herunder KBH2025 Klimaplanen og Styret Indkøbsorganisation. Det betyder, at Teknik- og Miljøforvaltningen understøtter de øvrige forvaltninger, så Københavns Kommune lever op til kommunens strategier og politikker bl.a. ved at indkøbe køretøjer som personbiler, transportvogne, varevogne og minibusser ind på el. Hver enkelt forvaltning har dog egne budgetter til udskiftning af køretøjer og arbejdsmaskiner, samt etablering af ladestander.

### **Initiativ 1 – Udvidet ladekapacitet til Teknik- og Miljøforvaltningens grønne arbejdsmaskiner (6,3 mio. kr. i anlæg og 2,0 mio. service)**

For vognparken i Teknik- og Miljøforvaltningen er der imidlertid nu behov for at udbygge ladeinfrastrukturen, hvis det forsat skal være muligt at indkøbe el-køretøjer.

Med dette initiativ tilpasses ladeinfrastrukturen til fremtidens behov for at oplade Teknik- og Miljøforvaltningens materiel på forvaltningens driftspladser. Tilpasningen indebærer opgradering og etablering af nye elkabler fra elnettet til den enkelte driftsplads samt udbygning af fordelingsnet og ladestander på driftspladserne, som er på lokationer uden for byrummet.

I forbindelse med Budget 2014 blev der afsat midler til at udrulle ladeinfrastrukturen til personbiler på tværs af kommunen, hvorfor der ikke pt. vurderes at være særlige udfordringer med ladekapacitet i andre af kommunens forvaltninger end Teknik- og



Miljøforvaltningen, hvor der grundet den særlige vognpark er behov for at udvide ladekapaciteten.

Hvis der ikke bevilliges midler til at øge ladekapaciteten, vil forvaltningen være nødt til fortsat at indkøbe nye dieselskøretøjer, i takt med at vognparken skal fornyes.

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

### **Initiativ 2 - Københavns Kommunes arbejdsmaskiner og køretøjer på grønt brændstof (HVO100) (6,3 mio. kr. i service)**

For en række af kommunens køretøjer og arbejdsmaskiner vil det af markedsmæssige og/eller driftsmæssige årsager ikke være muligt at udskifte til el- eller brintløsninger inden 2025. For dieseldrevne maskiner kan der i vidt omfang anvendes biodiesel, som imidlertid er dyrere end konventionel diesel. Hvis potentialet for anvendelse af biodiesel skal udnyttes fuldt ud, er det nødvendigt at afsætte supplerende midler til indkøb af biodiesel.

I forbindelse med Budget 2020 blev der afsat 1,0 mio. kr. årligt i 2020-2023 til at dække merudgifterne ved at anvende biodiesel med henblik på at erstatte 60-80 % af kommunens dieselforbrug. Denne bevilling forfalder i 2024. Merudgiften har imidlertid været større end forudsat, og bevillingen har derfor kun kunne finansiere brug af biodiesel for ca. 40 % af kommunens samlede diesel-forbrug.

Med dette initiativ foreslås det at afsætte supplerende midler til at opnå det fulde potentiale for brug af biodiesel samt at forlænge initiativet, så ca. 60-80 % af dieselforbruget kan dækkes med biodiesel fra 2023 til og med 2026. Forvaltningen forventer et faldende behov for biodiesel i de kommende år efterhånden, som maskiner og køretøjer udskiftes til el og brint.

Et alternativt til fossil diesel er biobrændstoffet HVO100, som reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen med op til 90 % og partikelforureningen med ca. 30 % og således bidrager til at reducere kommunens samlede CO<sub>2</sub> aftryk og give en bedre luftkvalitet indtil der findes andre CO<sub>2</sub> og emissionsfri løsninger på fx el eller brint. CO<sub>2</sub>-effekten af initiativet vil i 2025 være ca. 1.000 tons. Den akkumulerede effekt i perioden 2020-2025 vil være på ca. 5.000 tons, hvilket er over målsætningen i KBH 2025 Klimaplanen. HVO100 er et syntetisk produkt, som er produceret af bl.a. fiskeri-og slagteraffald og dermed ikke fødevarer.

Ikke alle dieselskøretøjer kan anvende biodiesel, og desuden er der en begrænsning i anvendelsen, da der pt. kun kan tankes på interne tankanlæg, og disse ligger ikke i Københavns Kommune. Derfor er der ikke udsigt til at anvende 100 % biodiesel.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Initiativerne bidrager til målsætningen i 'KBH 2025 Klimaplanen' om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Effekten af de to initiativer indgår i kommunens roadmap for KBH 2025 klimaplanen med en samlet reduktion på 2.700 tons CO<sub>2</sub> fra 2020 til 2025. Det er en forudsætning for at nå en reduktion på 2.700 tons CO<sub>2</sub>, at kommunens køretøjer udskiftes til grønne køretøjer jf. budgetforslag TM139, der foreslår udskiftning til el i takt med nedslidningen af køretøjerne.

### **Økonomi**

Initiativ 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,3 mio. kr. i perioden 2023-2026. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,5 mio. kr. i 2023 og 2024, 0,4 mio. kr. i 2025 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. De afledte driftsmidler dækker løbende udskiftning af ladestandere. Tallene for udvidelse af ladekapaciteten på TMF driftspladser afhænger af



den eksisterende kapacitet på de enkelte pladser. Initiativet forventes løbende ibrugtaget fra 2023.

Initiativ 2 har estimerede serviceudgifter på 0,5 mio. kr. i 2023, 1,8 mio. kr. i 2024 og 2 mio. kr. i 2025 og 2026, der dækker merudgiften for HVO100 samt et mindre antal tankanlæg til opbevaring af HVO100. HVO100 udrulles gradvist fra 2023 og frem til 2026.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2023-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings-</b> <b>område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Ladeinfrastruktur</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.940	1.940	1.940	500	6.320
- Afledt drift og vedligehold	Service	500	540	420	500	1.960
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>2.440</b>	<b>2.480</b>	<b>2.360</b>	<b>1.000</b>	<b>8.280</b>
<i>Initiativ 2. Biodiesel</i>						
- Merudgifter til drift	Service	500	1.750	2.000	2.000	6.250
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>500</b>	<b>1.750</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>6.250</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.940</b>	<b>4.230</b>	<b>4.360</b>	<b>3.000</b>	<b>14.530</b>

**Tabel 2. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>-effekter af budgetnotatet**

<b>Kilde til reduktion</b>	<b>Reduktion i 2025</b> <b>(ton CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>Reduktion ved fuld indfasning</b> <b>(ton CO<sub>2</sub>e)</b>
Initiativ 1	230	550
Initiativ 2	1.000	1.000
<b>I alt</b>	<b>1.230</b>	<b>1.550</b>

Note: Følger beregningsmetoden i klimaplanen.

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at Initiativ 1 vurderes at være kompliceret. Der er derfor afsat 14 % i risikotillæg.

Risikovurdering er baseret på, at anlægsarbejdet er afhængigt af, hvor der kan trækkes elkabler fra elnettet, og det er ukendt, hvor meget der skal graves. Vurdering er også baseret på, at det stadig er ukendt, hvilke ladestandere der indkøbes, og hvilke foranstaltninger der skal etableres.



**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000	1.800	1.800	1.800	450	5.850	5.850*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	140	140	140	50	470	470*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.940</b>	<b>1.940</b>	<b>1.940</b>	<b>500</b>	<b>6.320</b>	<b>6.320*</b>
<i>Serviceudgifter</i>							
- Drift, initiativ 2	1000	500	1.750	2.000	2.000	6.250	
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>1.750</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>6.250</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000	500	540	420	500	1.960	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>540</b>	<b>420</b>	<b>500</b>	<b>1.960</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

I forbindelse med effektiviseringsstrategien for 2014, som blev vedtaget i budget 2014, blev der afsat 3,7 mio. kr. i 2014, 2,1 mio. kr. i 2015 og 0,9 mio. kr. fra 2016 og frem til etablering og drift af ladekapacitet til personbiler. Der er ved Budget 2020 afsat 1,0 mio. kr. per år i 2020-2023 til dækning af merudgifter til biodiesel.

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2014	3.729	2.128	927	927	927	927	927	927	927	927
Budgetaftale 2020							1.000	1.000	1.000	1.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.729</b>	<b>2.128</b>	<b>927</b>	<b>927</b>	<b>927</b>	<b>927</b>	<b>1.927</b>	<b>1.927</b>	<b>1.927</b>	<b>1.927</b>

## TM35 Bedre vandkvalitet i Fæstningskanalen og Utterslev Mose



### Baggrund

I Budget 2016 blev der afsat 6,0 mio. kr. til genopretning af vandkvalitet i søer og åer, som blev alokeret til sedimentfjernelse i Fæstningskanalen. Oprensningen af Fæstningskanalen blev først igangsat i 2020 grundet beslutning om berosætning som følge af anlægsloftet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 18. juni 2018 og beslutning om efterfølgende igangsætning på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 20. april 2020. Imidlertid blev økonomien undervurderet under planlægningen, og det viste sig, at kun knap halvdelen af Fæstningskanalen kunne oprensnes for de bevilgede midler som beskrevet i Teknik- og Miljøudvalgets [drøftelsessag af 9. november 2020](#).

Der udestår dermed oprensning af den del af Fæstningskanalen, der ligger længst væk fra Utterslev Mose. Skal oprensningen færdiggøres, er der behov for yderligere midler til oprensning i denne del af Fæstningskanalen. Med en supplerende bevilling kan oprensningen af den del af Fæstningskanalen, der ligger længst væk fra Utterslev Mose, færdiggøres i vinteren 2023-2024.

### Indhold

Oprensningen af den del af Fæstningskanalen, der allerede er gennemført, har betydet, at væsentligt mindre forurening, blandt andet tungmetaller og næringsstoffer, ledes ud i Utterslev Mose. Men hvis Utterslev Mose skal have en stabil og god vandkvalitet, er det nødvendigt at færdiggøre oprensningen af sediment i Fæstningskanalen og forbedre gennemstrømningen af rent vand.

Oprensningen bidrager til at forbedre vandkvaliteten i Utterslev Mose og Fæstningskanalen, som begge er målsat i vandområdeplanerne til henholdsvis godt økologisk potentiale og god økologisk tilstand inden 2027.

Den eksisterende bevilling fra 2016 blev opbrugt ved udgangen af april 2021, og en midlertidig trykledning og arbejdsplads er derfor nedtaget. Selvfølgelig har den supplerende oprensning har udgifter på 6,4 mio. kr., hvilket inkluderer udgifter til deponi af sediment på ca. 1.100 kr. pr. ton sediment. Det er estimeret, at der skal bortskaffes ca. 2.000 ton afvandet sediment, hvilket er lidt højere end, hvad der allerede er oprenset, nemlig ca. 1.700 ton afvandet sediment.

Der vil derudover være udgifter på 0,9 mio. kr. til genopsætning af arbejdspladsen samt 1,0 mio. kr. til genopsætning og drift af trykledningen i perioden. Trykledningen skal pumpe vandet videre til Utterslev Mose uden om Fæstningskanalens øvre bassin, mens oprensningen pågår.



Det forudsættes og forventes, at en række myndighedsgodkendelser, blandt andet hos Fredningsnævnet og i Slots- og Kulturstyrelsen, kan blive forlænget eller fornyet. Der vil i den forbindelse være udgifter på 0,2 mio. kr. til bygherrestyring. Der forventes, at myndighedskrav om, at oprensningen udføres i vinterhalvåret af hensyn til områdets beskyttede natur, bliver fastholdt.

I budgetnotatets økonomi er indeholdt en løsning, hvor oprensningen foretages af KMC Nordhavn (et takstfinansieret område under forvaltningen). Dette fordi KMC Nordhavn forestod den første oprensning og fortsat råder over det nødvendige materiel. I budgetnotatets økonomi indgår det estimerede værditab på maskinen, der forventes at ske frem mod, at projektet ibrugtages i april 2024. Dette med henblik på at sikre, at det takstfinansierede område ikke bærer en udgift, som vedrører det skattefinansierede område. Estimatet af værditabet er forbundet med usikkerhed, og det realiserede værditab vil først kunne opgøres efter oprensningen.

Bevilges der ikke yderligere midler, vil oprensningen ikke blive færdiggjort, og maskinen, der tidligere er anvendt til oprensningen, vil blive solgt, idet der ikke længere er brug for maskinen til at løse opgaver på det takstfinansierede område. Såfremt det senere besluttes at oprense denne del af Utterslev Mose, vil oprensningen blive væsentligt fordyret, da oprensningen vil skulle foretages af en privat leverandør.

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

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 8,5 mio. kr. i perioden 2023-2024. Projektet forventes ibrugtaget i april 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>Supplerende oprensning af sediment i Fæstningskanalen (rettidig omhu)</i>						
- Oprensning, deponi og drift af trykpumpe	Anlæg	3.310	5.020			8.330
- Bygherreorganisation	Anlæg	150	50			200
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.460</b>	<b>5.070</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.530</b>

### Risikovurdering

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

Der er dog en tidsmæssig risiko, da initiativet er afhængigt af indhentning af myndighedstilladelser, idet en eventuel isvinter vil kunne forsinke arbejdet.

Herudover er Fæstningskanalen fredet, og initiativet er derfor betinget af, at der kan indhentes dispensation fra Fredningsnævnet samt fra Museumsloven (Slots- og Kulturstyrelsen) og Vandløbsloven. Da der forudsættes anvendt samme oprensningstype, som allerede er anvendt til den første del af Fæstningskanalen, vurderes risikoen at være minimal.



## 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>							
Oprensning	2000 ordinær anlæg	2.560	3.840			6.400	6.400*
Drift af trykpumpe	2000 ordinær anlæg	405	610			1.015	1.015*
Genopsætning af arbejdsplads	2000 ordinær anlæg	365	550			915	915*
Udgifter til bygherreorganisation	2000 ordinær anlæg	150	50			200	200*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.480</b>	<b>5.050</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.530</b>	<b>8.530*</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

(1.000 kr., løbende p/l)	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2016	1.500	1.500	1.500	1.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>

### Henvisninger

[Teknik- og Miljøudvalgets drøftelsessag af 9. november 2020](#)



## TM44 Styrkelse af Energispring partnerskabet



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om at styrke Energispring-partnerskabet til Budget 2023.

### Indhold

Energispring er et partnerskab mellem bygningsejere, administratorer, interesseorganisationer indenfor ejendomsbranchen, HOFOR og Københavns Kommune om at reducere energiforbrug i ejendomme. Partnerskabet startede i 2016 og består af 43 partnere, der tilsammen repræsenterer 26 % af ejendomsmassen i København.

Et eksempel på Energisprings hidtidige succes er, at der i varmebenchmark for 200 ejendomme kan ses en opnået besparelse på 7 % over to år i 2020 og 2021.

Dette budgetnotat indeholder to initiativer. Ét vedr. optagelse af den almene sektor i partnerskabet og et andet for skalering af benchmark. Initiativerne kan vælges uafhængigt af hinanden.

#### **Initiativ 1. Optagelse af den almene sektor i partnerskabet (3,4 mio. kr. i service/drift)**

Energispring partnerskabet tilføres midler til at optage den almene sektor i partnerskabet og tilrettelægge aktiviteter målrettet denne sektor i samarbejde med boligforeningerne. Et gennemført pilotprojekt med den almene sektor har vist, at der er interesse og stort potentiale for energibesparelser.

Der igangsættes et samarbejde med den almene boligsektor, som fører til, at de bliver partnere i Energispring og

- sætter mål og benchmarker varmekonsum,
- deler viden og opkvalificerer driftspersonale samt
- bidrager til at udvikle indsatser/materiale målrettet almene boligselskaber.

Boligforeningerne finansierer selv gennemførelse af konkrete indsatser.

#### **Initiativ 2. Skalering af benchmark i Energispring (1,8 mio. kr. i service/drift)**

Benchmark gør det muligt at sammenligne energiforbrug i forskellige bygningstyper, gør det let at følge udviklingen i energiforbruget i bygninger, og at lokalisere og sætte ind overfor unødigt højt energiforbrug. I Energispring partnerskabet er dag en metode til at benchmarke varmekonsum i bygninger, men udvikling af en metode til elbenchmark mangler.



Derfor har dette initiativ til formål at opnå større effekt af partnerskabets arbejde med at reducere energiforbrug i bygninger.

#### Udvikling af el-benchmark

For at indfri potentialerne for elbesparelser i bygninger, skal der udvikles et el-benchmark. Der er allerede udviklet en prototype og en foreløbig platform, men datakvalificering og den endelige platform til at håndtere de mange el-data mangler. Et færdigudviklet el-benchmark vil gøre det muligt at sætte mål for elbesparelser i bygninger og følge op på, om målene nås på tilsvarende vis, som det i dag sker i varmebenchmark.

#### Skalering af bygninger i benchmark

En skalering af indsatsen vil betyde, at flere ejendomme kan komme med i både el- og varmebenchmark. Det opstillede mål er, at antallet af bygninger i benchmark øges fra de nuværende ca. 6 % til ca. 95 % over fire år. Flere ejendomme i benchmark vil styrke kvaliteten og brugbarheden af benchmark, og kan øge fokus på el- og varmebesparelser. Skalering af benchmark kræver ressourcer til kvalificering af de data, der anvendes i benchmark.

#### Ejendomsadministratorer

Der udvikles ydelser og materialer, der kan styrke ejendomsadministratorers energispareindsats overfor deres kunder, bl.a. ejer- og andelsboligforeninger, og får flere ejer- og andelsboligforeninger med i benchmark. Ejendomsadministratorerne er nøglen til at nå mange andels- og ejerforeninger, hvor der er et stort energisparepotentiale.

#### **Overordnede målsætninger og effekter**

Indsatsen indgår i Tillæg til KBH2025 Klimaplanens Roadmap 2021-2025 og bidrager til at opfylde KBH2025 klimaplanens mål om energibesparelser. Reduktion af energiforbrug betyder, at der skal investeres mindre i ny energiproduktionskapacitet og vil dermed medvirke til en billigere grøn omstilling af energisektoren.

#### **Økonomi**

Initiativ 1 har estimerede serviceudgifter på 0,9 mio. kr. årligt i 2023-2025 og 0,8 mio. kr. i 2026. Initiativ 2 har estimerede serviceudgifter på 0,9 mio. kr. i 2023, 0,5 mio. kr. i 2024, 0,3 mio. kr. i 2025 og 0,1 mio. kr. i 2026.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Styrke Energispring</i>						
- årsværk	Service	681	681	681	681	2.724
- materialer og aktiviteter	Service	200	200	200	100	700
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>881</b>	<b>881</b>	<b>881</b>	<b>781</b>	<b>3.424</b>
<i>Initiativ 2. Skalering af benchmark i Energispring</i>						
- materialer og aktiviteter	Service	200	200	100		500
- konsulentydelse	Service	700	300	200	100	1.300
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>900</b>	<b>500</b>	<b>300</b>	<b>100</b>	<b>1.800</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.781</b>	<b>1.381</b>	<b>1.181</b>	<b>881</b>	<b>5.224</b>



**Tabel 2. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet**

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1+2	300	300
<b>I alt</b>	<b>300</b>	<b>300</b>

Note: Følger metoden i klimaplanen. CO<sub>2</sub> effekten ved fuld indfasning falder med tid i takt med, at energisystemerne bliver grønnere

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne vurderes at være ukomplicerede, og der er ingen risici forbundet hermed.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Et årsværk (initiativ 1)	1000	681	681	681	681	2.724
- materialer og aktiviteter (initiativ 1)	1000	200	200	200	100	700
- materialer og aktiviteter (initiativ 2)	1000	200	200	100		500
- konsulentydelse (initiativ 2)	1000	700	300	200	100	1.300
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>1.781</b>	<b>1.381</b>	<b>1.181</b>	<b>881</b>	<b>5.224</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

I BR blev det den 10. december 2020 besluttet at afsætte 3,8 mio. kr. til opgradering af Energisprings partnerskabet. 2,5 mio. kr. blev afsat til projektmedarbejder i fem år og 1,3 mio. kr. blev afsat til konkrete indsatser i partnerskabet.

(1.000 kr., løbende p/l)	2018	2019	2020
Redefinering af pulje til dybdegående renoveringer i den almene sektor" (BR 10. december 2020)			3.750
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>3.750</b>

## TM295 Implementering af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om et initiativ fra Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, som Teknik- og Miljøudvalget 20. juni 2022 vedtog at sende i høring. Byrums- og trafikplanen er i høring fra 28. juni 2022 til 26. september 2022, og planen forventes at blive forelagt endeligt for Borgerrepræsentationen primo 2023.

Derfor skal der ved forhandlingen om initiativet i dette budgetnotat tages forbehold for, at høringsprocessen fortsat er i gang, hvorfor der ikke er behandlet høringssvar, samt at planen ikke er endelig vedtaget.

Politiet har ligeledes haft planen til kommentering, men de har ikke behandlet de enkelte forslag til flagskibsprojekter konkret. Derfor vil der efterfølgende skulle føres dialog og indhentes samtykke hos politiet.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder et udvalgt initiativ fra Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen.

Budgetnotatet er gensidigt udelukkende med TM54 *Implementering af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By*

#### **Initiativ 1. Nedlæggelse af 600 bilparkeringspladser, flytning og etablering af ny cykelparkering, ændring af ensretninger, kommunikationsindsats, før- og efter trafiktællinger samt cykelparkeringshåndtering (16,3 mio. kr. i anlæg)**

Med initiativet nedlægges 600 bilparkeringspladser i Middelalderbyen. Initiativet implementeres ved at oprette en parkeringsforbudszone, hvor der opsættes forbudsskilte ved indkørsler til det afgrænsede område, som er vist på ovenstående kort. Det vil blive afmærket på vejbanen, hvor det fortsat er tilladt at parkere. Initiativet indføres gradvist hvorefter det evalueres. Efter evalueringen implementeres det i Nørre Kvarter.

Initiativet indeholder ydermere flytning af eksisterende stativer og etablering af ny cykelparkering på den plads, der frigives ved nedlæggelsen af bilparkeringspladser. Der flyttes ca. 700 eksisterende stativer fra pladser og gader til nye placeringer for at aflaste gader og pladser med meget cykelparkering. Derudover etableres i alt 1000 nye stativpladser i gaderne inkl. stativpladser til ladcykler. Desuden etableres ny kapacitet til



op mod 80 ladcykler på markerede arealer uden stativ. Pladsen frigives fra ca. 20 bilparkeringspladser, og tiltaget skal primært tilgodese ladcykler, der parkeres kortvarigt, og derfor ikke har samme behov for stativ.

Initiativet indebærer desuden, at der tillades cykling mod ensretningen i de gader, hvor det for nuværende ikke er tilladt, jf. kort 11 på side 56 i Byrums- og trafikplanen. Dette medfører udskiftning af tavler og afmærkning på kørebanen. Tiltaget er afhængigt af, at parkeringsforbudszonen oprettes, så der frigives plads. Derudover ensrettes Rådhusstræde for biler fra Nybrogade til Brolæggerstræde. I Gåsegade vendes ensretningen i forhold til den nuværende.

Med initiativet igangsættes der samtidig en kommunikationsindsats forud for og sideløbende med projektet. Indsatsen har til hensigt at informere borgere og brugere af området om, at parkeringspladserne nedlægges og samtidig gøre opmærksom på, hvor der i stedet kan parkeres.

Med initiativet udføres der desuden før- og efter trafiktællinger af fodgængere, cykler og køretøjer på ind/udgangsveje til Middelalderbyen, som vil vise effekten af initiativet. Tællingerne indgår i evaluering af initiativet.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer.

Beboerlicenser giver adgang til 580 erstatningspladser i parkeringshuset under Israels Plads i år 2022-2023. I 2024-2028 giver licensen samlet set adgang til 520 parkeringspladser i parkeringshuset. I 2029-2031 vil der samlet set være 480 parkeringspladser til rådighed. Der anlægges ikke erstatningsparkeringspladser som følge af anlægsprojektet, men der udnyttes eksisterende pladser i parkeringshuset.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
997	Rød zone: 824 Grøn zone: 173	Kl. 22: 72 %	Rød zone: 542 Grøn zone: 58	0

I processen inddrages politiet, som skal give samtykke til at oprette en parkeringsforbudszone og tillade ændringer af ensretninger.

Der foretages nabohøring i forbindelse med implementering af tiltagene.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges ultimo 2023 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### Aftaletekst:

"Parterne noterer sig, at der er fundet 580 erstatningsparkeringspladser i 2023, 520 pladser i 2024-2028 og 480 pladser i 2029-2031 i parkeringshuset under Israels Plads, jf. budgetaftalen for 2021. Parterne er enige om, at der så vidt muligt skal være samtidighed i forhold til nedlæggelse af parkeringspladser og erstatningsparkeringspladser. Parterne er desuden enige om, at trafik- og byrumsplanen indføres løbende, og at Nørre Kvarter fredeliggøres i sidste fase på baggrund af en evaluering, som bygger på borgerinddragelse.



Endeligt er parterne enige om, at i trafik- og byrumsplanen vil indeholde initiativer i forhold til cykelparkering, som sikrer, at cyklerne parkeres rette sted".

## Økonomi

Initiativet estimerede anlægsudgifter på i alt 16,3 mio. kr. i perioden 2023-2026.

Initiativet ibrugtages i oktober 2026.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig, 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
<i>Nedlæggelse af bilparkering, etablering af cykelparkering m.m.</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.600	7.900	1.950	4.850	16.300
-Reduktion af parkeringsindtægter	Service		23.150	23.150	23.150	69.450
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finans- poster		-23.150	-23.150	-23.150	-69.450
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.600</b>	<b>7.900</b>	<b>1.950</b>	<b>4.850</b>	<b>16.300</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

## Bevillingstekniske oplysninger

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

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt /udgift (I/U)	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	1.000	700	350	250	2.300	1.200*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		6.400	1.000	3.800	11.200	



- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	600	800	600	800	2.800	1.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.600</b>	<b>7.900</b>	<b>1.950</b>	<b>4.850</b>	<b>16.300</b>	<b>2.210*</b>
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>									
Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 Parke-ring	U		23.150	23.150	23.150	69.450	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>23.150</b>	<b>23.150</b>	<b>10.850</b>	<b>32.550</b>	
<i>Finansposter</i>									
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 Finansposter	I		-23.150	-23.150	-23.150	-69.450	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-23.150</b>	<b>-23.150</b>	<b>-23.150</b>	<b>-69.450</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

I Budget 2021 blev der afsat 9,0 mio. kr. til mindre biltrafik i Middelalderbyen, herunder byrumsforsøg (5,0 mio. kr.), erhvervsanalyse (1,0 mio. kr.) og udarbejdelse af byrums- og trafikplan for Middelalderbyen (3,0 mio. kr.)

(1.000 kr., løbende p/l)	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Budgetaftale 2021	8.500	500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>8.500</b>	<b>500</b>

### Henvisning

[Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen \(kk.dk\)](#)

## TM125 Initiativer vedrørende delebiler



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om implementering af udvalgte initiativer fra Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 til Budget 2023.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder følgende initiativer fra Handlingsplan for delebilisme 2022-2025, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 24. juni 2022.

1. 100 El-delebilspadser ved trafikknudepunkter (Initiativ 4 i Handlingsplan for delebilisme).
2. 1.000 el-delebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads (Initiativ 3 i Handlingsplan for delebilisme).
3. Parkeringszone for nul-emissionskøretøjer (Initiativ 6 i Handlingsplan for delebilisme).
4. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspadser (Initiativ 7 i Handlingsplan for delebilisme).
5. Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler (Initiativ 8 i Handlingsplan for delebilisme).
6. Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur (Initiativ 14 i Handlingsplan for delebilisme).

Det skal bemærkes, at initiativ 1 og 2 er gensidigt udelukkende, idet de 100 pladser ved trafikknudepunkter, som vedtages med initiativ 1, også er indeholdt i den samlede ramme på 1.000 pladser i initiativ 2.

#### **Initiativ 1: El-delebilspadser ved trafikknudepunkter (0,7 mio. kr. i service)**

Med vedtagelse af dette initiativ etableres 100 el-delebilspadser ved trafikknudepunkter i klynger på 2, 4, 6 og 8 pladser. Pladserne etableres i 2023. Da der er tale om ny skiltning, vil forvaltningen foretage en evaluering af placering og brugeradfærd ift. skiltningen efterfølgende.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.





### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der omdannes i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	100	0

Pladserne omdannes til pladser, der er reserveret til delebiler på el.

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 2.

### **Initiativ 2: 1.000 el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stampads (3,9 mio. kr. i service)**

Pladserne udrulles i to trin. I trin 1 etableres ca. 100 el-delebilspladser ved trafikknudepunkter i klynger på 2, 4, 6 og 8 pladser. Pladserne etableres i 2023. Da der er tale om ny skiltning, vil forvaltningen foretage en evaluering af placering og brugeradfærd ift. skiltningen efterfølgende. I trin 2 udrulles de resterende pladser på forskellige lokationer indenfor betalingszonen på baggrund af erfaringer fra trin 1. Den øvre ramme på 1.000 pladser er en vurdering foretaget i dialog med delebilsudbyderne om det forventede behov frem mod 2025.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der omdannes i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	1.000	0

Pladserne omdannes til pladser, der er reserveret til delebiler på el.

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 1.

### **Tilvalg til initiativ 2: Ladestandere på delebilspladser (0,5 mio. kr. på service)**

Hvis der skal etableres ladestandere på nogle af de 1.000 el-delebilspladser kræver det, at der afsættes ekstra midler til sagsbehandling til at medtage disse typer pladser i kommende udbud af ladestandere under AFI-loven. Det skyldes, at det kræver yderligere sagsbehandling at udpege, hvor el-delebilspladser med ladeinfrastruktur skal placeres. Blandt andet skal placeringen koordineres med placeringen af almindelige p-pladser med ladeinfrastruktur, og det kræver desuden en yderligere dialog med ladeoperatørmarkedet at udpege de rette placeringer. Etablering af ladestandere på eldelebilspladser kan være mindre attraktivt at byde på for ladeoperatørerne, da der er en begrænset brugergruppe til disse p-pladser.

### **Initiativ 3: Pilotforsøg med parkeringszone for nul-emissionskøretøjer (0,9 mio. kr. i service)**

Pilotforsøg, hvor alle p-pladser i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilspladser. Der vil være tale om omdannelse af i alt omkring 70 p-pladser i en periode på ca. et år. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil vil være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå. Forsøget gennemføres igennem seks måneder i 2023, og Teknik- og Miljøudvalget vil blive fremlagt en indstilling om den nærmere lokation og indhold for forsøget.



Initiativet vil øge fokus på den grønne omstilling af bilparken og en potentiel reduktion af den lokale luftforurening. Der afsættes midler til projektledelse, borgerdialog, kommunikationsmateriale, skiltning og information i byrummet, evaluering samt provenutab.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

#### **Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der omdannes i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ca. 70 i en periode på et år	0

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM126 'Initiativer vedrørende ladeinfrastruktur'.

#### **Initiativ 4: Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser (3,4 mio. kr. i service)**

Initiativet indeholder ansættelse af to ekstra p-vagter for at sikre særlig opmærksomhed på at håndhæve ulovlig parkering på delebilspladser og elbilpladser. Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM126 'Initiativer vedrørende ladeinfrastruktur'.

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

#### **Initiativ 5: Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler (0,2 mio. kr. i service)**

Med dette initiativ gennemføres en analyse, der undersøger sammenhængen mellem at hæve prisen på en beboerlicens og fremme brugen af delebiler. Analysen skal undersøge om en hævet beboerlicens vil betyde, at flere vælger at bruge delebiler frem for at eje egen bil i København, samt hvor meget prisen skal hæves for at det vil have en effekt. Analysen bidrager således med vigtig viden om effekterne af at hæve beboerlicenserne fra det nuværende niveau. Analysen gennemføres i 2023 og resultaterne præsenteres efterfølgende for TMU.

#### **Initiativ 6: Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur (1,2 mio. kr. i service)**

Der er stor efterspørgsel efter information og rådgivning til at anskaffe ladeinfrastruktur eller bruge delebiler. Derfor kan Københavns Kommune fremme opsætning af ladeinfrastruktur og brug af delebiler ved at informere og gå i dialog med boligforeninger, virksomheder, borgere og udbydere og oplyse dem om, hvad de kan gøre for fx at tilmelde sig en delebilsordning eller etablere pladser eller ladeinfrastruktur.

Dialogprocessen ift. ladeinfrastruktur vil have særligt fokus på at fremme opstilling af ladeinfrastruktur til erhvervskøretøjer - såsom varebiler og taxier - på offentlige og private arealer for at fremme den grønne omstilling af disse brancher.

Derudover er der yderligere muligheder for at samtænke ladeinfrastruktur med omegnskommuner og fremme delebiler og samkørsel gennem et regionalt



samarbejde. Dette initiativ kan hjælpe til, at endnu flere arbejder for at fremme ladeinfrastruktur og delebilisme. Kommunen kan have en koordinerende rolle, der sikrer synergier mellem projekter og ordninger.

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

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM126 'Initiativer vedrørende ladeinfrastruktur'.

Initiativ 6 overlapper med initiativ 3 i TM38 og er dermed gensidigt udelukkende.

### Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 2,9 mio. kr. årligt i 2023-2025 og 0,9 mio. kr. i 2026. Der skal som en konsekvens af initiativerne tilføjes afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2023, 0,1 mio. kr. i 2024 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Driftsmidlerne går til servicering og vedligehold af skilte.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Etablere 100 el-delebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads</i>						
Etablering af eldelebilspadser	Service	300				<b>300</b>
Evaluering af første 100 pladser ved trafikknudepunkter	Service	200				<b>200</b>
Sagsbehandling	Service	170				<b>170</b>
Afledt drift og vedligehold	Service	21	21	21	21	<b>84</b>
Reduktion af parkeringsindtægter	Service	436	872	872	872	<b>3.052</b>
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-436	-872	-872	-872	<b>-3.052</b>
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>691</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>754</b>
<i>Initiativ 2. Etablere 1000 el-delebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads</i>						
Etablering af eldelebilspadser	Service	300	950	1.900		<b>3.150</b>
Evaluering af første 100 pladser ved trafikknudepunkter	Service	200				<b>200</b>
Sagsbehandling	Service	170	170	170		<b>510</b>
Afledt drift og vedligehold	Service	21	88	221	221	<b>551</b>
Reduktion af parkeringsindtægter	Service	436	2.180	6.104	8.720	<b>17.440</b>
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-436	-2.180	-6.104	-8.720	<b>-17.440</b>
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>691</b>	<b>1.208</b>	<b>2.291</b>	<b>221</b>	<b>4.411</b>
Tilvalg til initiativ 2: Sagsbehandling til etablering af ladestandere på eldelebilspadser	Service	170	170	170		510
<b>Initiativ 2 i alt, inkl. tilvalg</b>		<b>861</b>	<b>1.378</b>	<b>2.461</b>	<b>221</b>	<b>4.920</b>
<i>Initiativ 3. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer</i>						
Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	Service	185	15			<b>200</b>
Borgerdialog	Service	50				<b>50</b>
Evaluering	Service	100				<b>100</b>
Projektledelse	Service	511				<b>511</b>



Reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	122				122
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-122				-122
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>846</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>861</b>
<i>Initiativ 4. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser</i>						
2 ekstra p-vagter årligt	Service	850	850	850	850	3.400
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>3.400</b>
<i>Initiativ 5. Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler</i>						
Projektledelse	Service	35				35
Rådgiver/analyse	Service	115				115
<b>Initiativ 5 i alt</b>		<b>150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>150</b>
<i>Initiativ 6. Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur</i>						
Projektledelse	Service	341	341	341		1.023
Materialer	Service	75	75	75		225
<b>Initiativ 6 i alt</b>		<b>416</b>	<b>416</b>	<b>416</b>		<b>1.248</b>
<b>Udgifter i alt (ved valg af initiativ 1)</b>		<b>2.953</b>	<b>1.302</b>	<b>1.287</b>	<b>871</b>	<b>6.413</b>
<b>Udgifter i alt (ved valg af initiativ 2, inkl. tilvalg)</b>		<b>3.123</b>	<b>2.658</b>	<b>3.726</b>	<b>1.071</b>	<b>10.580</b>

**Tabel. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet**

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 2-6, herunder tilvalg	0-220	0-220
<b>I alt</b>	<b>0-220</b>	<b>0-220</b>

Note: Beregningen er udelukkende baseret på antallet af P-pladser, der omdannes/nedlægges. Der er tale om et fagligt skøn baseret på effektvurderinger af nedlægning af p-pladser i forbindelse med mobilitetsanalyserne. Estimatet er behæftet med væsentlig usikkerhed, hvorfor effekt også er angivet som et spænd.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er ukomplicerede.

### Bevillingstekniske oplysninger

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

Udgifter i forbindelse med parkeringsindtægter eller reduktion af parkeringsindtægter placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes, når de konkrete placeringer af parkeringspladser kendes.

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**



1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Etablering af eldelebilspadser, Initiativ 1	TMU	1000	300				<b>300</b>
Evaluering af første 100 pladser ved trafikknudepunkter, Initiativ 1	TMU	1000	200				<b>200</b>
Sagsbehandling, Initiativ 1	TMU	1000	170				<b>170</b>
Etablering af eldelebilspadser, Initiativ 2	TMU	1000	300	950	1.900		<b>3.150</b>
Evaluering af første 100 pladser ved trafikknudepunkter, Initiativ 2	TMU	1000	200				<b>200</b>
Sagsbehandling, Initiativ 2	TMU	1000	170	170	170		<b>510</b>
Sagsbehandling, tilvalg til initiativ 2	TMU	1000	170	170	170		<b>510</b>
Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale, Initiativ 3	TMU	1000	185	15			<b>200</b>
Borgerdialog, Initiativ 3	TMU	1000	50				<b>50</b>
Evaluering, Initiativ 3	TMU	1000	100				<b>100</b>
Projektledelse, Initiativ 3	TMU	1000	511				<b>511</b>
2 ekstra p-vagter årligt, Initiativ 4	TMU	1000	850	850	850	850	<b>3.400</b>
Projektledelse, Initiativ 5	TMU	1000	35				<b>35</b>
Rådgiver/analyse, Initiativ 5	TMU	1000	115				<b>115</b>
Projektledelse, Initiativ 6	TMU	1000	341	341	341		<b>1.023</b>
Materialer, Initiativ 6	TMU	1000	75	75	75		<b>225</b>
<b>Serviceudgifter i alt (ved valg af initiativ 1)</b>			<b>2.932</b>	<b>1.281</b>	<b>1.266</b>	<b>850</b>	<b>6.329</b>
<b>Serviceudgifter i alt (ved valg af initiativ 2, inkl. tilvalg)</b>			<b>3.102</b>	<b>2.571</b>	<b>3.506</b>	<b>8.50</b>	<b>10.028</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 1	TMU	1000	21	21	21	21	<b>84</b>
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 2	TMU	1000	21	88	221	221	<b>551</b>
<b>Afledte serviceudgifter i alt (ved valg af initiativ 1)</b>			<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>84</b>
<b>Afledte serviceudgifter i alt (ved valg af initiativ 2)</b>			<b>21</b>	<b>88</b>	<b>221</b>	<b>221</b>	<b>551</b>
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>							
- Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 1	ØU	1112	436	872	872	872	<b>3.052</b>
- Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 2	ØU	1112	436	2.180	6.104	8.720	<b>17.440</b>
- Reduktion af parkerings-indtægter, Initiativ 3	ØU	1112	122				<b>122</b>
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt (ved valg af initiativ 1)</b>			<b>558</b>	<b>872</b>	<b>872</b>	<b>872</b>	<b>3.174</b>
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt (ved valg af initiativ 2)</b>			<b>558</b>	<b>2.180</b>	<b>6.104</b>	<b>8.720</b>	<b>17.562</b>



Finansposter							
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, Initiativ 1	ØU	2500	-436	-872	-872	-872	<b>-3.052</b>
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, Initiativ 2	ØU	2500	-436	-2.180	-6.104	-8.720	<b>-17.440</b>
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, Initiativ 3	ØU	2500	-122	0	0	0	<b>-122</b>
<b>Finansposter i alt (ved valg af initiativ 1)</b>			<b>-558</b>	<b>-872</b>	<b>-872</b>	<b>-872</b>	<b>-3.174</b>
<b>Finansposter i alt (ved valg af initiativ 2)</b>			<b>-558</b>	<b>-2.180</b>	<b>-6.104</b>	<b>-8.720</b>	<b>-17.562</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Ved Budget 2022 blev der afsat 5,9 mio. kr. i service til at have rammen for parkeringspladser til delebiler med fast stamplads med 900 pladser. Der er givet midler til skiltning og sagsbehandling. Pladserne implementeres med op til 225 om året i årene 2022-2025.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023	2024	2025
Budget 2022	1.475	1.475	1.475	1.475
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.475</b>	<b>1.475</b>	<b>1.475</b>	<b>1.475</b>

#### Bilag

Bilag1. Handlingsplan for delebilisme 2022-2025



# Handlingsplan for delebilisme 2021-2025

Del 1



# Indhold

<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>Sammenfatning</b>	<b>4</b>
<b>Fire typer delebilsordninger</b>	<b>7</b>
<b>Status på delebilisme i København</b>	<b>9</b>
<b>Kommunens handlemuligheder</b>	<b>11</b>
<b>Mål, principper og initiativer til fremme af delebilisme</b>	<b>12</b>
<b>Bilag 1</b>	<b>17</b>
Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København 2021, Urban Creators	

## **TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN**

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

*Forsidefoto* København Kommune

*Layout/grafik* TMF MKB



# Indledning

De senere års teknologiske udvikling har muliggjort nye og smarte måder at dele bil på. Det gælder både borgere, der deler deres biler, og firmaer eller organisationer, som tilbyder forskellige delebilsordninger. Desuden er der etableret flere platforme til samkørsel, der gør det lettere at dele en tur i bil. Disse forskellige typer af delebilisme bidrager alle i større eller mindre omfang til, at københavnere undlader eller udskyder at købe bil.

Sammen med investeringer, der gør det endnu mere attraktivt at gå, cykle og benytte kollektiv trafik, kan delebilisme bidrage til, at flere københavnere får dækket deres samlede mobilitetsbehov uden at eje bil. Et lavere bilejerskab og mindre brug af bil sparer plads i byens rum, øger fremkommeligheden og reducerer CO<sub>2</sub>-udledning, luftforurening og støj. Fremme af delebilisme er derfor et redskab i arbejdet med at nå Københavns Kommunes mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Det kan også bidrage til at nå målsætningen i Kommuneplan 2019 om, at biltrafikken maksimalt må udgøre 25% af alle ture, der foretages i København i 2025.

Københavns Strategi for delebiler 2017-2020 er udløbet og omfattede kun delebiler med fast stamplads. Der er i Overførselssagen 2019-2020 (BR 4. juni 2020) (A, B, F, V, Ø og Å) afsat midler til at udvide strategien til også at omfatte delebiler uden fast stamplads. Denne handlingsplan løber frem til 2025 og indeholder udover delebiler med og uden fast stamplads også nabo-til-nabo biler og samkørsel (se figur 2, side 7). Den har til formål at fremme delebilisme bredt gennem en målrettet indsats.

## BEGREBER

### Delebilsordninger:

Forskellige forretningsmodeller for at dele en bil:

- Delebiler med fast stamplads
- Delebiler uden fast stamplads
- Nabo-til-nabo

Og ordninger, hvor selve turen deles:

- Samkørsel

### Delebilisme:

Brugen af delebilsordninger og samkørsel.

### Delebiler:

Juridisk er det kun delebiler med og uden fast stamplads, der er defineret som "delebiler" i lovgivningen. Men i denne handlingsplan benyttes begrebet for både delebiler med og uden fast stamplads og nabo-til-nabo-biler. Begrebet dækker ikke samkørsel, da kommunen pt. ikke har data for antal biler, der bliver delt til samkørsel.

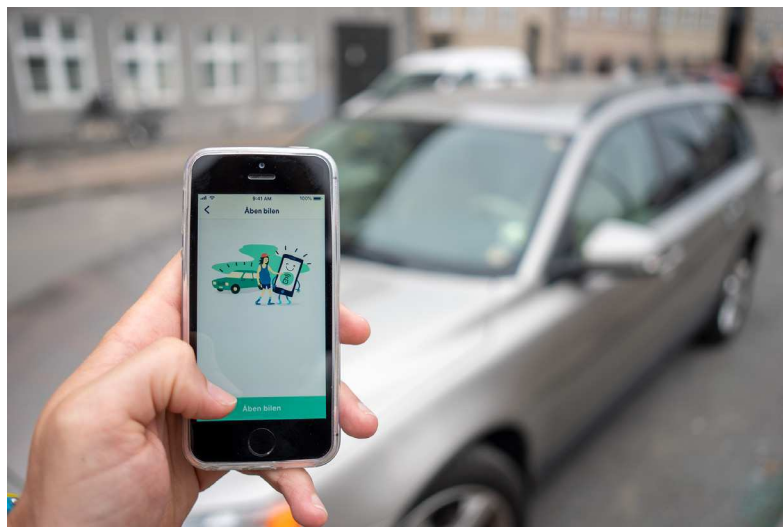


Foto GoMore

## FAKTA OM DELEBILISME



I 2020 var der ca. 4.410 delebiler i København. Heraf er 250 delebiler med fast stamplads, 980 er delebiler uden fast stamplads og 3180 er nabo-til-nabo biler. Til sammenligning er der 132.200 private biler i København.



23% af alle delebiler er elbiler.



I 2019 var der mindst 55.000 brugere af samkørsel til/fra København.



56% af de københavnske delebilsbrugere anvender mere end én type delebilsordning.



Alle delebilsordninger bidrager i større eller mindre grad til, at københavnere udskyder eller undlader at købe bil.



Under 1% af alle p-pladser på offentligt areal i Københavns Kommune er reserveret til delebiler (der reserveres i dag kun pladser til delebiler med fast stamplads, hvilket er i alt 260 p-pladser).

# Sammenfatning

## HANDLINGSPLANEN ER OPDELT I TO DELE

Handlingsplan for delebilisme 2021-2025 er opdelt i to dele og opstiller mål, principper og konkrete initiativer for delebilsområdet (se figur 1, side 6). Den er udarbejdet på baggrund af dialog med udbydere af delebilsordninger og en omfattende analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København (se bilag 1). Analysen indeholder både interviews med brugere og ikke-brugere af delebilsordningerne, en større online-spørgeskemaundersøgelse blandt brugere af forskellige typer delebilsordninger og en vidensopsamling på området fra ind- og udland.

De to dele vil blive skrevet sammen og forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2022 som en samlet handlingsplan.

**Del 1**, som er afrapporteret i dette dokument, tager udgangspunkt i den politiske drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget 1. februar 2021 og indeholder mål og principper for fremme af delebilisme og konkrete initiativer. Disse kan implementeres nu forudsat, at der for en række af initiativerne findes finansiering i forbindelse med Københavns Kommunes kommende budgetforhandlinger.

**Del 2** vil bygge videre på del 1 og samtænke indsatserne på delebilsområdet med den politiske beslutning, der træffes om niveauet for reduktion af CO<sub>2</sub> fra vejtrafikken i forbindelse med den politiske behandling af Tillæg til RoadMap for KBH 2025 Klimaplanen. Indsatserne vil afhænge af, om:

- der sker en ændring i den nationale lovgivning, så Københavns Kommune får et større handle- rum fx ift. udbud af ladestandere og
- hvorvidt Københavns Kommune får et lovgrund- lag for at fremme nabo-til-nabo biler og samkør- sel i større udstrækning.

De to dele vil blive skrevet sammen og forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2022 som en samlet handlingsplan.

Målene i planen omsætter de overordnede mål i klimaplanen og kommuneplanen samt principperne til nogle **målbare** mål, der kan følges op på i forbindelse med kommunens årlige mobilitetsredegørelse. Målene er uddybet nedenfor.

Principperne i handlingsplanen er baseret på en drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget den 1. februar 2021 og et udtryk for, **hvordan** Københavns Kommune ønsker at fremme delebilisme.

De opstillede initiativer beskriver, **hvad** der skal sættes i gang af konkrete handlinger for at bidrage til at nå de overordnede og opstillede mål. Nogle initiativer kan kommunen gennemføre med det samme, mens andre vil afhænge af, at der er en efterspørgsel fra markedet.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Uddybning af handlingsplanen principper:

### **A At fremme en grøn omstilling af delebilsparken**

Delebiler på el har et langt mindre CO<sub>2</sub>-aftryk end debiler på fossilt brændstof og kan desuden øge sandsynligheden for, at brugerne senere investerer i en elbil. Princippet handler derfor om at fremme el-delebiler. Handlingsplanens initiativer er derfor samtænkt med initiativerne i Handlingsplan for ladeinfrastruktur.

### **B At sikre en bydækkende udbredelse**

Alle københavnere skal have adgang til debiler lige meget, hvilken bydel de bor i. Desuden skal der være flere debiler ved kollektive trafikknudepunkter. Dette princip handler også om, at debiler skal være det foretrukne valg af bil i byudviklingsområder.

### **C At fremme alle typer delebilisme og samspillet mellem disse**

De forskellige debilsordninger imødekommer forskellige mobilitetsbehov. Over halvdelen af debilsbrugerne i København benytter mere end en ordning. Derfor er det vigtigt at fremme alle ordninger og sikre et godt samspil mellem disse og de øvrige transportformer.

### **D At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme**

Hvis flere deler bilerne, kan det frigive plads til byliv i de københavnske gader. Den merværdi skal synliggøres med dette initiativ. Et eksempel på et lignende initiativ er et pilotforsøg i Krusågade på Vesterbro, der blev gennemført 2017. Her muliggjorde en målrettet indsats for debiler nedlæggelse af flere p-pladser, og byrummet blev givet tilbage til københavnere i form af et byrum med plads til ophold og leg i gaden.

### **E Kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel**

Kommunen skal se på egen vognpark og vurdere, hvor den kan optimeres, og hvilke biler og ture der kan erstattes af debilsordninger.

### **F At rådgive og facilitere dialog**

Kommunen skal gå i dialog med centrale interessenter bl.a. staten og desuden rådgive aktører til at fremme delebilisme fx i forbindelse med byudvikling og lokalplanarbejde og med boligforeninger og virksomheder.



Foto LetsGo



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Figur 1: Overblik over mål, principper og initiativer i handlingsplanen. Med bogstav er det markeret, hvilket princip de enkelte initiativer understøtter. Med orange er markeret, hvilke initiativer, der også indgår i Handlingsplan for ladeinfrastruktur.

<b>OVERORDNEDE MÅL</b>	<p>KP19: At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København. Understøtte udbredelse af delebilsordninger i København, herunder arbejde for at etablere et antal delebilspladser med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusiv Amagerbro.</p> <p>Klimaplan KBH 2025: København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025</p>					
<b>MÅL 2025</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025</li> <li>• At der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025</li> <li>• 1% af alle p-pladser på offentlig vej er eldelebilspadser i 2025, svarende til 1000 pladser</li> <li>• Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusiv Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel</li> </ul>					
<b>PRINCIPPER</b>	<b>A Grøn omstilling</b> At fremme en <b>grøn</b> omstilling af delebilsparken	<b>B Udbredelse</b> At sikre en <b>bydækkende udbredelse</b> Særlig fokus på: - Kollektive trafikknudepunkter - Byudviklingsområder	<b>C Typer og samspil</b> At fremme <b>alle typer</b> delebilisme (delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-biler og samkørsel) øge <b>samspillet</b>			
	<b>D Merværdier</b> At <b>synliggøre</b> merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme	<b>E Kommunen går forrest</b> At kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel	<b>F Dialog og rådgivning</b> At faciliterer dialog og dialog med aktører			
<b>INITIATIVER</b>	<b>Parkering</b>					
	<b>1</b> Etablere ramme på 1000 eldelebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads A B ●	<b>3</b> Samkørselspladser ved trafikknudepunkter B C	<b>5</b> Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler B C	<b>7</b> Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer A ●		
<b>HANDLINGSPLANEN DEL 1</b>	<b>2</b> El-delebilspadser ved trafikknudepunkter A B ●	<b>4</b> Hæve rammen for p-pladser til delebiler med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser B	<b>6</b> Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler A B	<b>8</b> Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspadser F		
	<b>Byudvikling og byrum</b>		<b>Dialog og rådgivning</b>		<b>Kommunens egen kørsel og vognpark</b>	
	<b>9</b> Byrumsforbedringer i gader med delebilspadser D		<b>12</b> Dialog med staten om samkørsel, højere p-afgift og delebilssymbol A B F ●		<b>14</b> Delebiler til kommunens arbejdskørsel	
	<b>10</b> Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspadser D		<b>13</b> Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur F ●			
	<b>11</b> Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning B F					

● Initiativ indgår også i Handlingsplan for ladeinfrastruktur

# Typer af delebilsordninger

Handlingsplanen omfatter de fire typer delebilsordninger, der er i København i dag.

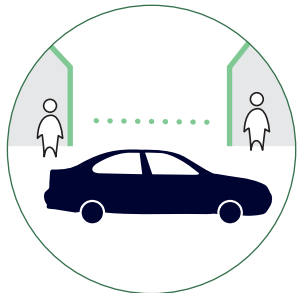
Figur 2: Fire forskellige typer af delebilsordninger.



**DELEBILER MED FAST STAMPLADS**  
Delebilerne holder på faste stampladser (parkeringspladser), hvor de både afhentes og afleveres ved lejens start- og sluttidspunkt.  
Internationalt kendes dette koncept som "one-way carsharing" eller "station-based car sharing"



**DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS**  
Delebiler, der kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for et geografisk afgrænset område.  
I København er de kendt som bybiler, og internationalt kaldes dette koncept "free floating car sharing"



**NABO-TIL-NABO BILER**  
Deleservices, hvor ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen.  
Internationalt kendes dette som "peer-to-peer carsharing" (P2P).



**SAMKØRSEL**  
Her er konceptet, at bilisterne deler turen, ved at køre sammen. En bilist (tur-udbyderen) tilbyder en i forvejen planlagt tur til en (ukendt) "aftager".  
Internationalt kendes dette "carpooling".

De fire typer af delebilsordninger er baseret på forskellige forretningsmodeller og imødekommer både behovet for korte og lange ture i bil (se figur 3). En typisk delebilist i København har ikke bil, men cykler, går eller tager kollektiv transport til dagligt og bruger delebilsordningen 1-3 gange om måneden. De fleste turformål med delebil er fritidsture fx til sommerhus, familiebesøg eller indkøb af store eller tunge ting.

Figur 3: Karakteristika for forskellige typer delebilsordninger.

	 <b>DELEBILER MED FAST STAMPLADS</b>	 <b>DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS</b>	 <b>NABO-TIL-NABO</b>	 <b>SAMKØRSEL</b>
<b>EJERFORHOLD AF BILER</b>	Bilerne ejes og udbydes af et firma, en forening eller en fond.	Bilerne ejes af et firma.	Privatejede biler.	Privatejede biler.
<b>BOOKING/ LÅNEFORHOLD</b>	De kan reserveres på internettet eller gennem en app og afhentes, og returneres på en af de tildelte stampladser til ordningen. Der tilbydes ofte forskellige biltyper og -størrelser til at imødekomme flere behov.	Delebiler bookes via en hjemmeside eller app. Bilerne reserveres typisk ikke lang tid i forvejen, da der ikke er en garanti for, at bilen holder parkeret samme sted på det ønskede afhentnings-tidspunkt. Bilerne kan kun parkeres/afleveres indenfor et afgrænset område defineret af udbyder.	Udlejningen koordineres over en platform på internettet eller en app.	Tur-udbydere kan både med kort eller lang varsel slå turen op på en platform på internettet eller en app, men uden garanti for at den vil blive booket. Ligeledes kan en aftager af turen bestilles med kort eller lang tidshorison, men ligesom med udbyderen har brugeren heller ikke garanti for, at der er en mulig tur op det ønskede tidspunkt eller sted.
<b>PRISSTRUKTURER</b>	Brugerne betaler typisk et gebyr i forbindelse med indmeldelsen i en delebilsforening, men der udbydes som regel et månedligt abonnement (forskellige abonnementspakker) med et fast kontingent for medlemskab, hvortil der kommer et tillæg på forbruget ift. kørte kilometer/timer. Betalingen lægges således til udbyderne af delebilsordningen.	Brugerregistrering er ofte gratis eller et symbolsk beløb, hvorefter anvendelsen af bilen typisk betales på minutbasis, men også time eller dagspakker er tilgængelige. Betalingen går til udbyderne af delebilsordningen.	Til denne type delebiler er der normalt ikke et abonnement, men brugerne betaler for en tidsperiode, hvor et givent antal fri kilometer er inkluderet. Betalingen sker til ejeren af bilen med et gebyr til platformen, hvor bilen udbydes.	Her betales der pr. tur, hvor prisen afhænger af den kørte distance og øvrige udgifter, såsom bro- eller færgeafgift. Betalingen sker til udbyderen af turen og ofte med et gebyr til platformen, hvor turen udbydes.
<b>EKSEMPLER PÅ UDBYDERE I KØBENHAVN</b>	Udbydere af delebiler med fast stamplads er bl.a. LetsGo, Kinto, Share og Bryggebilen.	Udbydere af delebiler uden fast stamplads er bl.a. Green Mobility og ShareNow.	Nabo-til-nabo-delebilsordninger er fx GoMore.	Samkørselsordninger er bl.a. GoMore, NaboGo og Ta'Med
<b>TYPISK FORMÅL</b>	Ferie og weekendture, fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting.	Fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting.	Ferie og weekendture, fritidsture og besøge familie/venner.	Ferie/weekendture og besøge familie/venner.
<b>TYPISK TUR-LÆNGDE*</b>	50 - 100 km	6 - 10 km	50 - 100 km	100 - 200 km

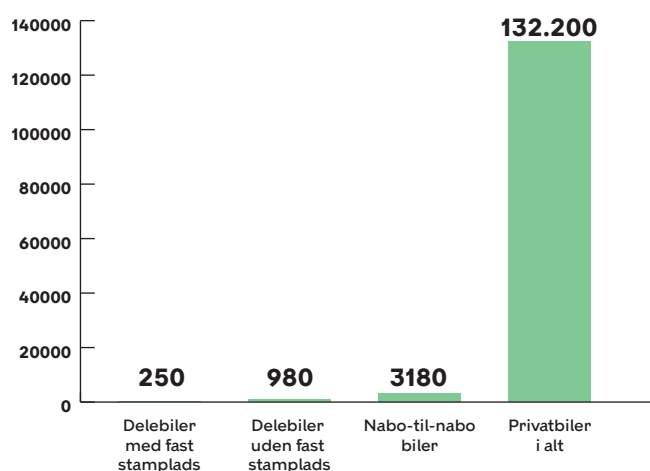
\*baseret på online-undersøgelse fra Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København.

# Status på delebilisme i København

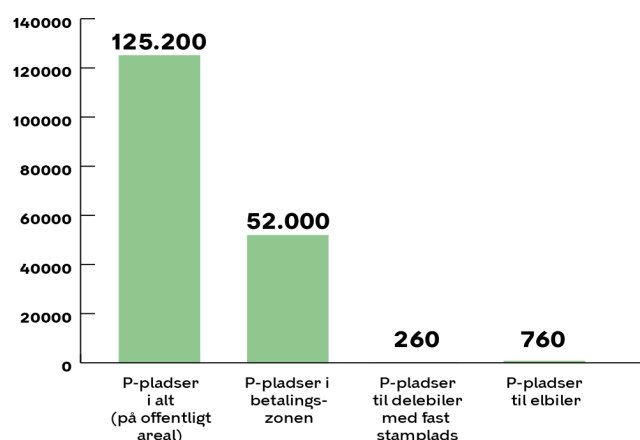
## STIGNING I DELEBILER MEN UDGØR STADIG KUN 3% AF BILBESTANDEN

De seneste år er der sket en stigning i antallet af delebiler i København. Til trods for det, så udgør delebiler fortsat kun 3% af bilbestanden i København (se figur 3). I dag er der kun reserverede p-pladser til delebiler med fast stamplads, hvilket svarer til 0,2% af alle p-pladser på offentligt areal (se figur 4).

Figur 3: Antal delebiler ift. den samlede bestand af privatbiler i København i 2020. Kilde: Udbydere af delebiler og Danmarks Statistik



Figur 4: P-pladser på offentligt areal i København i 2020 fordelt på antal pladser i betalingszonen reserveret til delebiler med fast stamplads og til elbiler. Kilde: Københavns Kommune



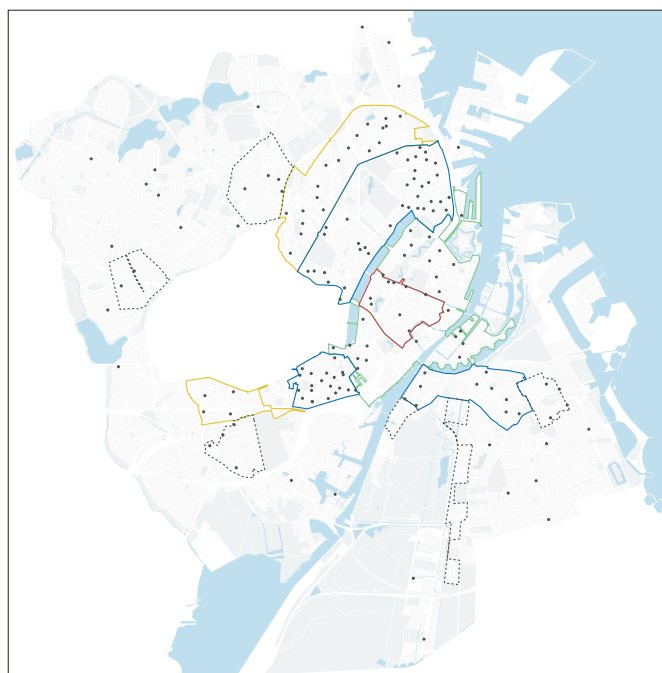
## UDBYDERE EFTERSPØRGER FLERE FASTE STAMPLADSER

I den tidligere Strategi for delebiler i København 2017-2020 var målet, at der i 2020 skulle være 750 delebiler med fast stamplads, men i 2020 var der kun ca. 260. Til gengæld ses en stigning i antal brugere og antal biler, og i 2021 er der en øget efterspørgsel efter flere faste stampladser fra udbyderne.

Figur 5: Kort over p-pladser til delebiler med fast stamplads fordelt i København i og udenfor betalingszonerne.

### Signaturforklaring

- P-pladser til delebiler
- Parkeringszone
  - Tidsbegrænset
  - Blå zone
  - Rød zone
  - Grøn zone
  - Gul zone



## STOR VÆKST I BRUGEN AF DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS OG NABO-TIL-NABO BILER

Delebiler uden fast stamplads er den ordning, hvis bilbestand er vokset mest i perioden fra 2017-2020. Desuden er brugen af nabo-til-nabo biler vokset støt de seneste år. Ny teknologi, hvor bilerne kan åbnes op med en app via mobiltelefonen, har betydet en væsentlig stigning i antal udlejninger af nabo-til-nabo biler og gør det lettere for borgere at dele bil.

De seneste år er der kommet flere samkørselstjenester, der giver brugerne muligheder for samkørsel både til pendling og fritidsture, men COVID-19 har betydet, at færre har brugt samkørsel i 2020.

Figur 6: Udviklingen i antal debiler i København. Kilde: Udbydere af debiler og Danmarks Statistik

	2020	Udvikling 2017-20
Delebiler i alt	4.410	67 %
Eldebiler i alt	995	
Delebiler med fast stamplads i alt	250	0 %
Delebiler uden fast stamplads i alt	890	23 %
Nabo-til-nabo biler	3.180	101 %
Privatbiler i alt	132.200	8 %
Privat elbiler	990	123 %

Noget tyder på, at flere københavnere bruger delebilsordninger i dag sammenlignet med for fem år siden. Men der er brug for en målrettet indsats for at udnytte denne tendens og udbrede delebilisme. Derfor har handlingsplanen fokus på at gøre det endnu mere attraktivt at bruge delebil.

## ØGET SAMSPIL MELLEM DELEBILSORDNINGERNE, DEN KOLLEKTIVE TRAFIK, CYKLING OG GANG GIVER DET BEDSTE ALTERNATIV TIL PRIVATBILEN

56% af de københavnske debilsbrugere anvender mere end én type debilsordning til at dække deres kørselsbehov, og det er der en grund til, for ordningerne anvendes til forskellige typer ture.

Delebiler med fast stamplads anvendes både til kortere og længere ture, mens debiler uden fast stamplads typisk anvendes til korte ture på under 50 km. Nabo-til-nabo debiler og samkørsel anvendes typisk til lange ture. Udbydernes forretningsmodeller er tilpasset efter, om det skal kunne betale sig at køre langt i bilerne.

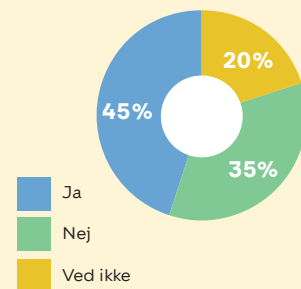


Foto Urban Creators

## IKKE ALLE DELEBILSORDNINGER HAR EGNE P-PLADSER I DAG

I dag er der reserveret 260 p-pladser i København til "delebiler med debilslicens", hvilket omfatter debiler med fast stamplads. Det er svært for mange brugere at forstå, at debiler uden fast stamplads ikke må parkere her.

Derfor har udbyderne af debiler uden fast stamplads markedsført deres biler som "bybiler" for at mindske forvirringen. En spørgeskemaundersøgelse blandt brugerne foretaget i 2020 ifm. *Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter* viser, at 55% af brugerne af debiler uden fast stamplads ikke forstår skiltets betydning.



Forskning peger på, at det særligt er de lange ture i bil, der er svære at erstatte med andre transportmidler, hvor dette er en mulighed med de kortere bilture. Derfor er det afgørende, hvis der skal være et alternativ til at eje en privatbil, at der er koncepter der muliggør de lange bilture.



# Kommunens handlemuligheder

De opstillede initiativer i handlingsplanen beskriver de konkrete handlinger, der skal sættes i gang for at bidrage til de overordnede mål. Det er ikke alle initiativer, som Københavns Kommune har lovhjemmel til at gen-

nemføre i dag, og blandt andet derfor er handlingsplanen delt op i en del 1 og del 2. Nedenfor fremgår kommunens handlemuligheder på parkeringsområdet.

Figur 7: Juridisk vurdering af kommunens handlemuligheder på parkeringsområdet.

KOMMUNENS HANDLEMULIGHEDER PÅ PARKERINGSOMRÅDET*		
	PARKERINGSLICENSER OG BETALING	RESERVATION AF PARKERINGSPLADSER
<b>DELEBILER MED FAST STAMPLADS</b>	Kommunen har i dag mulighed for at udstede licenser til delebiler med fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1. jf. bekendtgørelsens § 7, stk. 2.	Der kan lovligt reserveres bestemte parkeringspladser eller anden form for parkeringsregulering, der begunstiger delebiler med fast stamplads, jf. færdselslovens § 92, stk. 1.
<b>DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS</b>	Kommunen har mulighed for at udstede licenser til delebiler uden fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1.	Efter færdselslovens § 92, stk. 1 kan kommunen reservere parkeringspladser til delebiler uden fast stamplads. Navnlig bemærkes, at det ikke er et krav efter færdselslovens § 92, stk. 1, at der skal kunne dokumenteres en trængselsreducerende effekt af pågældende type delebiler, hvis der i øvrigt varetages et eller flere af de lovlige hensyn, der kan varetages i medfør af bestemmelsen.
<b>NABO-TIL-NABO*</b>	Hvis ordningen med nabo-til-nabo biler varetager trafikale eller mobilitetshensyn er det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, jf. også vejlovens § 90, stk. 2, formentligt muligt at udstede licenser til en nærmere defineret nabo-til-nabo-ordning. Grundet manglende praksis skal spørgsmålet forelægges for Vejdirektoratet.	Nabo-til-nabo biler opfylder ikke definitionen af delebiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Reservation af parkeringspladser vil derfor kræve, at der af hensyn til håndhævelsen opstilles objektive og saglige kriterier for ordningen, og at parkeringsreguleringen til fordel for nabo-til-nabo biler kan begrundes i de hensyn, der kan varetages efter færdselslovens § 92, stk. 1. Dvs. miljøhensyn, trafikale hensyn eller andre almene, offentligtretlige hensyn.
<b>SAMKØRSEL*</b>	Hvis ordningen med samkørsel varetager trafikale eller mobilitetshensyn, er det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, jf. også vejlovens § 90, stk. 2, muligt at udstede licenser til en nærmere defineret samkørselsordning. Grundet manglende praksis bør spørgsmålet forelægges for Vejdirektoratet.	Samkørselsordninger opfylder ikke definitionen af delebiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Reservation af parkeringspladser til samkørsel, vil kræve, at der kan opstilles objektive og saglige kriterier for sådanne ordninger, og at reservationen kan begrundes i de hensyn, der kan varetages efter færdselslovens § 92, stk. 1.

\*Udredning af kommunens handlerum ift. nabo-til-nabo biler og samkørsel er blevet efterspurgt fra Vejdirektoratet i marts 2021, en ny juridisk vurdering vil blive udarbejdet på baggrund af Vejdirektoratets tilbagemelding.

# Mål, principper og initiativer til fremme af delebilisme

## MÅL

Københavns Kommune har udarbejdet fire mål, som kan bruges til at monitorere og følge op på indsatsen i forbindelse med kommunens årlige mobilitetsredegørelse.

<b>MÅL 2025</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025</li><li>• Der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025</li><li>• 1 % af alle p-pladser på offentlig vej er eldebilspladser i 2025, svarende til 1000 pladser</li><li>• Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads per gade i Indre By og brokvartererne inkl. Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel</li></ul>
-----------------	---

## PRINCIPPER

Principperne nedenfor beskriver, **hvordan** Københavns Kommune ønsker at udbrede antal pladser og fremme delebilisme.

<b>PRINCIPPER</b>	<b>A Grøn omstilling</b> At fremme en <b>grøn</b> omstilling af delebilsparken	<b>B Udbredelse</b> At sikre en <b>bydækkende udbredelse</b> Særlig fokus på: <ul style="list-style-type: none"><li>• Kollektive trafikknudepunkter</li><li>• Byudviklingsområder</li></ul>	<b>C Typer og samspil</b> At fremme <b>alle typer</b> delebilisme (delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-biler og samkørsel) øge <b>samspillet</b>
	<b>D Merværdier</b> At <b>synliggøre</b> merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme	<b>E Kommunen går forrest</b> At kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel	<b>F Dialog og rådgivning</b> At faciliterer dialog og vejledning med aktører

### 1. At fremme en grøn omstilling af delebilsparken

Delebiler på el har et langt mindre CO<sub>2</sub>-aftryk end delebiler på fossilt brændsel og kan desuden øge sandsynligheden for, at brugerne senere investerer i en elbil, såfremt de køber egen bil. Klimabevidsthed og bæredygtighed er en motivation for københavnernes til at bruge delebil, og 1/3 af delebilsbrugerne udtrykker, at delebiler ville være mere attraktive, hvis der var flere el-delebiler og ladestandere.

Princippet handler derfor om at fremme el-delebiler. Denne handlingsplans initiativer er derfor samtænk med *Handlingsplan for ladeinfrastruktur*.

### 2. At fremme alle typer delebilsordninger og samspillet mellem disse

De forskellige delebilsordninger imødekommer forskellige mobilitetsbehov. Over halvdelen af delebilsbrugerne benytter mere end en ordning. Derfor er det vigtigt at fremme alle typer delebilsordninger og sikre et godt samspil mellem disse.

### 3. At sikre en bydækkende udbredelse

Alle københavnernes skal have adgang til delebiler lige meget, hvilken bydel de bor i. Desuden skal udbredelsen af delebiler tænkes sammen med den kollektive

transport og bør derfor også udbredes ved trafikknudepunkter. Delebiler skal desuden være det foretrukne valg for beboere i nye byudviklingsområder.

### 4. At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme

Hvis flere deler bilerne, kan det frigive plads til byliv i de københavnske gader. Et eksempel på et lignende initiativ er et pilotforsøg i Krusågade på Vesterbro, der blev gennemført 2017. Her muliggjorde en målrettet indsats for delebiler ned-læggelse af flere p-pladser, og byrummet blev givet tilbage til københavnernes i form af et byrum med plads til ophold og leg i gaden.

### 5. Kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel

Kommunen skal se på egen vognpark og vurdere, hvor den kan optimeres, og hvilke ture der evt. kan erstattes af delebilsordninger.

### 6. At rådgive og facilitere dialog

Kommunen skal gå i dialog med centrale interessenter bl.a. staten og vil desuden rådgive i forbindelse med byudvikling og lokalplansarbejde.

## INITIATIVER

Initiativerne i del 1 er opdelt i fire temaer: Parkering, byudvikling og byrum, dialog og rådgivning samt kommunens egen kørsel og vognpark. Alle initiativer løber frem til 2025 og er uddybet nedenfor. Nogle initiativer kan kommunen gennemføre med det samme, mens andre vil afhænge af, at der er en efterspørgsel fra markedet.

INITIATIVER HANDLINGS- PLANEN DEL 1	Parkering			
	<b>1</b> Etablere ramme på 1000 eldelebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads <b>A B</b> ●	<b>3</b> Samkørselspladser ved trafikknudepunkter <b>B C</b>	<b>5</b> Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler <b>B C</b>	<b>7</b> Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer <b>A</b> ●
<b>2</b> El-delebilspadser ved trafikknudepunkter <b>A B</b> ●	<b>4</b> Hæve rammen for p-pladser til delebiler med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser <b>B</b>	<b>6</b> Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler <b>A B</b>	<b>8</b> Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspadser <b>F</b>	
	Byudvikling og byrum	Dialog og rådgivning	Kommunens egen kørsel og vognpark	
<b>9</b> Byrumsforbedringer i gader med delebilspadser <b>D</b>	<b>12</b> Dialog med staten om samkørsel, højere p-afgift og delebilssymbol <b>A B F</b> ●	<b>14</b> Delebil til kommunens arbejdskørsel <b>E</b>		
<b>10</b> Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspadser <b>D</b>	<b>13</b> Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur <b>F</b> ●			
<b>11</b> Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning <b>B F</b>				

● Initiativ indgår også i Handlingsplan for ladeinfrastruktur

## PARKERING

### 1. Etablere ramme på 1.000 el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stamplads

Københavns Kommune ønsker at prioritere el-delebiler, og derfor skal de sikres en p-plads, fx når elbilpladserne er optaget af private elbiler. Pladserne skal findes indenfor betalingszonen. Pladserne kan udrulles i to trin. I trin 1 i 2021-2022 etableres ca. 100 pladser ved trafikale knudepunkter, og deres brug, placering og brugernes forståelse af skiltningen evalueres. I trin 2 fra 2023 til 2025 udrulles alle pladser på baggrund af erfaringer fra trin 1. Den øvre ramme på 1.000 pladser er en vurdering foretaget i dialog med delebilsudbydere om det forventede behov frem mod 2025. Der vil i videst muligt omfang etableres ladestandere på pladserne.

**Effekt:** At kunne finde en parkeringsplads er afgørende for at fremme brugen af delebiler, og ved at etablere el-delebilspladser, vil det gøre det lettere, for både delebilister med og uden fast stamplads at finde en parkeringsplads. Desuden vil det øge udbydernes incitament til at tilbyde elbiler.

**Økonomi:** 1,7 mio. kr. ekskl. provenutab.

### 2. Eldelebilspladser ved trafikknudepunkter

Københavns Kommune ønsker at fremme brugen af delebiler og samspillet til øvrige transportformer. Derfor er det afgørende at sikre adgangen til delebiler ved byens trafikale knudepunkter, hvor der allerede i dag er parkeringspladser. Her etableres minimum 100 el-delebilspladser i hubs. Et eksempel på et trafikknudepunkt er Østerport Station, Hans Knudens Plads eller Flintholm Station.

**Effekt:** Dette initiativ vil gøre det lettere at kombinere delebiler med den kollektive transport, og gøre det mere fleksibelt for brugerne.

**Økonomi:** 315.000 kr. ekskl. provenutab (den fulde økonomi er inkluderet i ovenstående initiativ).

### 3. Samkørselspladser ved trafikknudepunkter

Initiativet handler om at etablere afsætningspladser med tidsbegrænsning på 15 minutter ved trafikale knudepunkter i København. Pladserne markeres med almindelige tavler samt en knudepunktsskiltning.

**Effekt:** Dette initiativ vil gøre det lettere for bilister at tilbyde samkørsel fx som 'last mile'-løsning fra stationen til bolig, arbejdsplads eller anden destination. Initiativet vil desuden synliggøre samkørselspladser.

**Økonomi:** 180.000 kr. ekskl. eventuelt provenutab.

### 4. Hæve rammen for antal delebilspladser med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser

Rammen for antal delebilspladser med fast stamplads hæves, så den svarer til visionen i KP19 om én p-plads



Foto Københavns Kommune

til delebiler med fast stamplads per gade i Indre By og brokvartererne, hvilket udgør ca. 1200 pladser. Forvaltningen skal kunne følge med i efterspørgslen og vil med dette initiativ have mulighed for at reservere et større antal pladser, når og hvis en udbyder efterspørger det. Dette initiativ udrulles kun på baggrund af efterspørgsel fra delebilsudbydere.

**Effekt:** Flere reserverede pladser til delebil med fast stamplads vil give en kortere gangafstand til en delebil, og dermed gøre den mere attraktiv.

**Økonomi:** 4,5 mio. kr. ekskl. provenutab.

### 5. Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler

Delebiler med fast stamplads ofte oplever, at der er ulovligt parkerede biler på deres pladser og de skal søge andetsteds, mens brugere af delebiler uden fast stamplads (eller nabo-til-nabo biler) vil få bøder for at parkere på disse pladser. Derfor vil forvaltningen arbejde for et set-up, der gør delebils p-området mere brugervenligt og ensformigt for alle delebilsbrugerne.

**Effekt:** Såfremt et ændret koncept skal udrulles, bør det være ifm. at beboerlicens øges. Hermed kan effekten være en medlemsvækst i delebilsordningerne og et mindre pres på de eksisterende p-pladser.

**Økonomi:** Kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme. Ved en eventuel udrulning af konceptet, bør der afsættes midler til nye skilte og evt. en kommunikations- og evalueringssindsats.

### 6. Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler

Dette initiativ handler om undersøge sammenhængen mellem at hæve prisen på en beboerlicens og fremme brugen af delebiler. Initiativet vil udarbejdes ifm. en kommende parkeringsstrategi.

**Effekt:** De samlede månedlige omkostninger ved at have fx en mindre, ældre bil i København, man benytter sjældent, er beskedne. Beboere med lavt kørselsbehov har derfor få økonomiske incitament til at sælge bilen, da de faste månedlige udgifter er begrænsede. En højere beboerlicens er derfor et afgørende virkemiddel til at få flere til at benytte delebilsordninger og kan bidrage til at frigive plads i gaderummet.

**Økonomi:** 0,15 mio. kr.

### 7. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer

Pilotforsøg i mikro-/børnelivs-/parkeringszone, hvor alle p-pladser i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilpladser. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil vil være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå.

**Effekt:** Øget fokus på den grønne omstilling af bilparken og potentielt en reduktion af den lokale luftforurening

**Økonomi:** 0,85 mio. kr. ekskl. provenutab

### 8. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilpladser

At parkeringsvagterne bliver særligt opmærksomme på at håndhæve p-afgift på delebilpladser og elbilpladser (se også initiativ nr. 12).

**Effekt:** Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

**Økonomi:** 7,25 mio. kr.

## BYUDVIKLING OG BYRUM

### 9. Byrumsforbedringer i gader med delebilpladser

Etablering af en delebilplads kan reducere behovet for p-pladser til privatejede biler over tid, og dette kan udnyttes og synliggøres ved at omdanne p-pladser til nye byrum i gader med delebiler. P-pladserne kan omdannes ved at etablere fx træer, cykelparkering, bænke eller lign. til ophold, og på den måde give gaden og byens rum tilbage til beboerne.

**Effekt:** En synliggørelse af de gevinster, som delebiler bidrager med, kan give et incitament til, at endnu flere borgere og virksomheder vil dele biler.

**Økonomi:** 6,5 mio. kr.

### 10. Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilpladser

Der er meget, borgere og boligforeninger selv kan gøre for at fremme delebiler i deres område. Ved at nedsætte en kommunal pulje til omdannelse af p-pladser til nye byrum, kan kommunen understøtte en borgerdrevet udvikling til at fremme delebiler. Borgere kan ansøge



Foto Urban Creators

puljen om støtte til at omdanne p-pladser til byrum med byrumsforbedrende tiltag såsom cykelparkering, bænke, inventar til ophold og leg, træer eller lign.

**Effekt:** At borgerne selv står for projektet i deres gade, er med til at skabe forankring og opbakning til initiativet.

**Økonomi:** 6,4 mio. kr.

### 11. Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning

Kommuner har i dag ikke lov hjemmel til at stille krav om etablering af delebilpladser i lokalplaner eller ved nybyggeri, jf. Planloven. Derfor vil Københavns Kommune fortsat gå i dialog med staten med henblik på at kunne udstede lavere p-normer og krav om delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri.

**Effekt:** Dette initiativ kan sikre, at delebilsordninger er til rådighed til virksomheder eller borgere i nye byområder og dermed reducere bilejerskabet.

**Økonomi:** Kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.

## DIALOG OG RÅDGIVNING

### 12. Dialog med staten

#### Indføre incitamenter til samkørsel

I Frankrig har man målrettet arbejdet med at fremme samkørsel via national lov-givning. Dette initiativ handler om at gå i dialog med staten om mulige incitaments-strukturer, der kan fremme samkørsel, fx skattemæssige fordele, kørsels-fradrag. Det kan også være ordninger målrettet virksomheder fx udarbejdelse af mobilitets-planer eller oprettelse af en mobilitetskonto eller bruttolønsordning, som kan anvendes til grønne transport-midler.

**Effekt:** Initiativet kan skabe opmærksomhed i staten omkring effekterne ved samkørsel og skabe grobund for en lovændring på området og større incitament til samkørsel.

#### Højere p-afgift for ulovlig parkering på el- og delebilspladser

Dette initiativ handler om at kontakte staten med henblik på at få lov til at øge afgiften for ulovlig parkering på el- og delebilspladser.

**Effekt:** Effekten forventes at være mindre ulovlig parkering.

#### Godkende delebilssymbol til afmærknings-bekendtgørelsen

Første del af initiativer kan være at gennemføre forsøg med delebilssymbol som afmærkning på p-pladser. Københavns Kommune har tidligere prøvet at igangsætte forsøget, men fik afslag af Vejdirektoratet. Kommunen vil rette henvendelse til Transportministeriet med henblik for at få en godkendelse.

**Effekt:** Kan skabe et synligt element og dermed opmærksomhed omkring delebilsordningerne.

**Økonomi:** Alle henvendelser til staten kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.

### 13. Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur

Der er stor efterspørgsel efter information og hjælp til at komme i gang med delebiler og elbiler. Derfor kan Københavns Kommune fremme delebiler ved at give information og gå i dialog med udbydere, boligforeninger, virksomheder og borgere. Derudover er der yderligere muligheder for at fremme delebiler, samkørsel og ladeinfrastruktur ved at gå sammen med omegnskommuner om et regionalt samarbejde for at mindske bilkørslen ind over kommunegrænsen.

**Effekt:** Dette initiativ kan hjælpe til, at endnu flere arbejder for at fremme delebilisme, og kommunen kan have en koordinerende rolle, der sikrer synergi mellem projekter og ordninger.

**Økonomi:** 1,75 mio. kr.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

## KOMMUNENS EGEN KØRSEL OG VOGNPARK

### 14. Delebiler til kommunens arbejdskørsel

Københavns Kommunes egen kørsel kan i et vist omfang foregå i en delebil fremfor, at kommunen og de enkelte forvaltninger skal eje deres egne biler. Derfor gennemføres et udbud, der gælder hele Københavns Kommunes arbejdskørsel, hvor den, i det omfang det giver mening, omlægges til delebiler.

**Effekt:** Potentielt kan kommunen spare materiel og penge.

**Økonomi:** Kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.

# Bilag 1

**Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter  
i København 2021, Urban Creators**

## TM126 Initiativer vedrørende ladeinfrastruktur



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om initiativer vedrørende ladeinfrastruktur til Budget 2023.

### Indhold

Borgerrepræsentationen godkendte den 24. juni 2022 Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025. Fem af initiativerne heri mangler finansiering for at kunne blive realiseret. Disse initiativer indgår i dette budgetnotat.

#### **Initiativ 1. Skiltning af nuværende p-pladser med krav om opladning (1,2 mio. kr. i service)**

For at sikre, at p-pladser reserveret til elbiler, kun kan anvendes af elkøretøjer, der oplader, indføres krav om opladning, når der parkeres på disse p-pladser. Vejdirektoratet og Transportministeriet har bekræftet, at kravet om opladning i praksis kontrolleres ved, om køretøjet er tilsluttet ladestanderen. Er der sat en ledning i stikket, vil kravet om opladning dermed betragtes som opfyldt.

Krav om opladning på fremtidige elbilpladser blev besluttet i forbindelse med vedtagelse af handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 på Borgerrepræsentationens møde den 24. juni 2022 og medfører ikke yderligere omkostninger.

Dette initiativ omfatter at indføre krav om opladning på de eksisterende ca. 1.700 p-pladser med ladestandere, hvor der allerede er skiltning (eller bestilt skiltning), der reserverer p-pladserne til elkøretøjer.

Med dette initiativ vil alle p-pladser med ladestandere således blive omfattet af krav om opladning.

Ladestandere på offentlige veje skal i dag opsættes, jf. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven), som foreskriver, at kontrakter med opsætning og drift af ladestandere skal i udbud. AFI-loven omhandler også væsentlig ændring af forholdene for eksisterende ladestandere, som er godkendt før AFI-loven trådte i kraft (AFI-loven trådte i kraft d. 6. april 2022). De eksisterende ca. 1.700 pladser med ladestandere er godkendt før AFI-loven, hvorfor ændring af skiltning på disse pladser kræver en juridisk vurdering af, hvorvidt en sådan ændring af skiltningen kræver, at arealerne til etablering af ladestanderne skal i udbud.

Ændring af skiltning på de eksisterende elbilpladser kræver desuden politiets samtykke

Viser den juridiske vurdering, at der ikke er behov for udbud, kan forvaltningen gennemføre initiativet med midlerne, som er beskrevet i dette budgetnotat.





Viser den juridiske vurdering, at ændring af skiltning betyder, at ladestanderne skal i udbud, vil forvaltningen orientere udvalget, så der kan bestilles et budgetnotat til kommende budgetforhandlinger på ekstraomkostningerne.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller parkeringspladser.

**Tilvalg til initiativ 1. Tidsbegrænsning på p-pladser med krav om opladning (alle ladepladser) (0,0 mio. kr.)**

Opladningskravet fjerner i sig selv ikke muligheden for at langtidsparkere på p-pladser med ladeinfrastruktur. Derfor er det muligt som tilvalg at indføre en tre-timers tidsbegrænsning på p-pladser med krav om opladning i dagtimerne, fx fra kl. 8.00-19.00. Det vil betyde, at alle nuværende og fremtidige ladepladser omfattes af både krav om opladning og tidsbegrænsning

Forvaltningen er ved at afklare, om ændring af skiltning på de nuværende elbilspladser er så stor ændring af parkeringspladsernes anvendelse, at det vil medføre krav om, at p-pladserne sættes i udbud jf. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Hvis initiativet besluttet som et tilvalg til initiativ 1, vil der ikke være meromkostninger til etablering af skiltning, da det gennemføres samtidig med etablering af krav om opladning. Det medfører dog mindreindtægter fra betalingsparkering for plug-in hybridbiler, da de vil parkere gratis i det tidsrum, hvor tidsbegrænsningen er gældende, fordi tidsbegrænsning ikke kan kombineres med krav om betaling.

Mindreindtægterne vil afhænge af de kommende lokationer, hvor der etableres p-pladser med ladestander. Midlerne til at dække mindreindtægterne placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes løbende til Teknik- og Miljøudvalget, i takt med at pladserne omdannes.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller parkeringspladser.

**Initiativ 2. Etablering af ramme på 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur og uden tidsbegrænsning (8,2 mio. kr. i service)**

Der etableres en ny ramme på 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur, som er udover den eksisterende ramme på 5.000 parkeringspladser med tilhørende ladeinfrastruktur. Pladserne kan både etableres i nærheden af eksisterende og fremtidige parkeringspladser med ladestander og på lokationer, hvor det kan være vanskeligt at finde p-pladser. Midlerne afsættes til skiltning og mindreindtægter fra betalingsparkering.

Initiativet skal gøre det lettere for bilister med elbil at finde en parkeringsplads, både generelt og efter endt opladning på parkeringspladser med ladestander med tidsbegrænsning. Derfor oprettes disse pladser uden tidsbegrænsning. Det er også muligt at etablere pladser i umiddelbar tilknytning til en ladestander, så hver stander kan servicere flere pladser. I den forbindelse kan der med fordel inddrages erfaringerne fra et forsøg med etablering af flere elbilpladser til en ladestander på Blegdamsvej på foranledning af Miljøpunkt Nørrebro. Miljøpunktet har desuden foretaget en screening af mulige lokationer for at etablere flere parkeringspladser per ladestander, som kan inddrages her. Der kan dog ikke etableres flere parkeringspladser per ladeudtag ved kommende ladepladser, som er omfattet af krav om opladning. Initiativet er gensidigt udelukkende med budgetnotat 'TM117 Etablering af ramme på 2.000 elbilspladser uden ladeinfrastruktur'.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkingspladser.



### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der omdannes i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	2000	0

### **Initiativ 3. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer) (0,9 mio. kr. i service)**

Pilotforsøg i mikro-parkeringszone, hvor alle p-pladser (70 i alt) i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilpladser. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil kan være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå. Forsøget gennemføres igennem seks måneder i 2022, og Teknik- og Miljøudvalget vil blive fremlagt en indstilling om den nærmere lokation og indhold for forsøget.

Initiativet vil øge fokus på den grønne omstilling af bilparken og potentielt reducere de lokale emissioner fra diesel- og benzinbiler. Initiativet indgår også i handlingsplan for delebilisme 2021-2025). Der afsættes midler til projektledelse, borgerdialog, kommunikationsmateriale, skiltning og information i byrummet, evaluering samt provenutab.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	70 i en periode på et år	0

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 3 i *TM125 Initiativer vedrørende delebiler*.

### **Initiativ 4. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilpladser i perioden 2023-2025 (3,4 mio. kr. i service)**

Ansættelse af to ekstra p-vagter for at sikre særlig opmærksomhed på at håndhæve ulovlig parkering på delebilpladser og elbilpladser. Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

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

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 4 i *TM125 Initiativer vedrørende delebiler*.

### **Initiativ 5. Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur (1,2 mio. kr. i service)**

Der er stor efterspørgsel efter information og rådgivning til at anskaffe ladeinfrastruktur eller bruge delebiler. Derfor kan Københavns Kommune fremme opsætning af ladeinfrastruktur og brug af delebiler ved at informere og gå i dialog med boligforeninger, virksomheder, borgere og udbydere og oplyse dem om, hvad de kan gøre for fx at tilmelde sig en delebilsordning eller etablere pladser eller ladeinfrastruktur.



Dialogprocessen ift. ladeinfrastruktur vil have særligt fokus på at fremme opstilling af ladeinfrastruktur til erhvervskøretøjer - såsom varebiler og taxier - på offentlige og private arealer for at fremme den grønne omstilling af disse brancher.

Derudover er der yderligere muligheder for at samtænke ladeinfrastruktur med omegnskommuner og fremme delebiler og samkørsel gennem et regionalt samarbejde. Dette initiativ kan hjælpe til, at endnu flere arbejder for at fremme ladeinfrastruktur og delebilisme. Kommunen kan have en koordinerende rolle, der sikrer, at der er synergi mellem projekter og ordninger.

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

Initiativet er gensidigt udelukkende med et initiativ 6 i *TM125 Initiativer vedrørende delebiler*.

### Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 5,6 mio. kr. i 2022, 4,4 mio. kr. i 2024, 4,0 mio. kr. i 2025 og 0,9 mio. kr. i 2026 Der skal som en konsekvens af initiativerne tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2023, 0,3 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. fra 2025 og frem til skiltning og afmærkning af 2.000 parkeringspladser uden ladeinfrastruktur.

Initiativerne forventes ibrugtaget løbende fra januar 2023.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings-</b> <b>område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Skiltning af nuværende p-pladser med krav om opladning</i>						
- Skiltning på tidsbegrænsede elbilspladser	Service		350			350
- Skiltning på tidsubegrænsede elbilspladser	Service	700				700
-Juridisk vurdering	Service	100				100
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>800</b>	<b>350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.150</b>
<i>Tilvalg til Initiativ 1. Tidsbegrænsning på p-pladser med krav om opladning</i>						
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	12.493	16.855	20.344	21.653	71.345
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-12.493	-16.855	-20.344	-21.653	-71.345
<b>Tilvalg til initiativ 1 i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Initiativ 2. Etablering af 2.000 elbilpladser uden ladeinfrastruktur</i>						
- Skiltning og afmærkning	Service	2.334	2.333	2.333		7.000
- Projektledelse	Service	400	400	400		1.200
- Afledt drift og vedligehold	Service	163	327	490	490	1.470
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	1.530	4.590	7.650	9.180	22.950
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-1.530	-4.590	-7.650	-9.180	-22.950
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>2.897</b>	<b>3.060</b>	<b>3.223</b>	<b>490</b>	<b>9.670</b>
<i>Initiativ 3. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer</i>						
- Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	Service	185	15			200
-Borgerdialog	Service	50				50



- Evaluering	Service	100				100
- Projektledelse	Service	544				544
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	122				122
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-122				-122
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>879</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>894</b>
<i>Initiativ 4. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser i perioden 2022-2025</i>						
- 2 ekstra p-vagter årligt	Service	850	850	850	850	3.400
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>3.400</b>
<i>Initiativ 5. Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur</i>						
- Projektledelse	Service	341	341	341		1.023
- Materialer	Service	75	75	75		225
<b>Initiativ 5 i alt</b>		<b>416</b>	<b>416</b>	<b>416</b>		<b>1.248</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>5.842</b>	<b>4.691</b>	<b>4.489</b>	<b>1.340</b>	<b>16.362</b>

**Tabel 2. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet**

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1	Understøttende initiativ - ingen forventet effekt	0
Initiativ 2	0-440 tons CO <sub>2</sub>	0-440
Initiativ 3	Pilotprojekt - ingen forventet effekt	0
Initiativ 4	Understøttende initiativ - ingen forventet effekt	0
Initiativ 5	Understøttende initiativ - ingen forventet effekt	0
<b>I alt</b>	<b>0-440</b>	<b>0-440</b>

Note: Beregningen er baseret på antallet af P-pladser, der omdannes ved implementering af initiativet. Der er tale om et fagligt skøn baseret på beregninger af parkeringsnedlæggelser i langt større skala, der blev gennemført i forbindelse med mobilitetsanalyserne. Estimeret CO<sub>2</sub>-effekt er derfor også behæftet med usikkerhed. Initiativerne kan have en understøttende effekt og bidrage til at øge potentialet for CO<sub>2</sub>-reduktion fra andre initiativer, der begrænser fossil biltrafik

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er relativt ukomplicerede.

### Bevillingstekniske oplysninger

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

Udgifter i forbindelse med parkeringsindtægter eller reduktion af parkeringsindtægter placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes, når de konkrete placeringer af parkeringspladser kendes.



**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

(1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Initiativ 1. Skiltning på tidsbegrænsede elbilspladser	TMU	1000		350			350
- Initiativ 1. Skiltning på tidsubegrænsede elbilspladser	TMU	1000	700				700
-Initiativ 1. Juridisk vurdering	TMU	1000	100				100
- Initiativ 2. Skiltning og afmærkning	TMU	1000	2.334	2.333	2.333		7.000
- Initiativ 2. Projektledelse	TMU	1000	400	400	400		1.200
- Initiativ 3.Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	TMU	1000	185	15			200
Initiativ 3. Borgerdialog	TMU	1000	50				50
Initiativ 3. Evaluering	TMU	1000	100				100
Initiativ 3. Projektledelse	TMU	1000	544				544
Initiativ 4. 2 ekstra p-vagter årligt	TMU	1000	850	850	850	850	3.400
Initiativ 5. Projektledelse	TMU	1000	341	341	341		1.023
Initiativ 5. Materialer	TMU	1000	75	75	75		225
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>5.679</b>	<b>4.364</b>	<b>3.999</b>	<b>850</b>	<b>14.892</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Initiativ 2. Afledt drift og vedligehold	TMU	1000	163	327	490	490	1.470
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>163</b>	<b>327</b>	<b>490</b>	<b>490</b>	<b>1.470</b>
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>							
- Tilvalg til Initiativ 1. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	12.493	16.855	20.344	21.653	71.345
- Initiativ 2. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	1.530	4.590	7.650	9.180	22.950
Initiativ 3. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	122				122
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>			<b>14.145</b>	<b>21.445</b>	<b>27.994</b>	<b>30.833</b>	<b>94.417</b>
<i>Finansposter</i>							
- Tilvalg til Initiativ 1. Statslig modregning af	ØU	2500	-12.493	-16.855	-20.344	21.653	71.345



reduktion af parkeringsindtægter								
Initiativ 2. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-1.530	-4.590	-7.650	-9.180	-22.950	
Initiativ 3. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-122					-122
<b>Finansposter i alt</b>			<b>-14.145</b>	<b>-21.445</b>	<b>-27.994</b>	<b>-30.833</b>	<b>-94.417</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

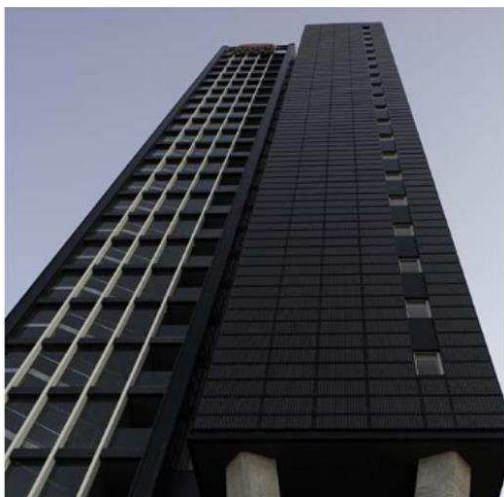
#### Tidligere afsatte midler

Ved Budget 2022 blev der afsat 14,7 mio. kr. i service til at omdanne 4.100 p-pladser til p-pladser med ladestandere, foruden de allerede etablerede pladser. Pladserne forventes udrullet inden udgangen af 2025 efter følgende fordelingsnøgle: 1.500 i 2022, 1.000 i 2023, 1.000 i 2024 samt 600 i 2025.

Ved Overførselssagen 2021-2022 blev der afsat 0,6 mio. kr. i service til en kortlægning af mulige placeringer af lynladestandere i Københavns Kommune.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023	2024	2025	2026
Budget 2022	4.481	3.450	3.625	2.465	718
Overførselssagen 2021-2022	600				
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>5.801</b>	<b>3.450</b>	<b>3.625</b>	<b>2.465</b>	<b>718</b>

## TM129 Solcellehandlingsplan - Tilskud til rådgivning og solceller på kommunale bygninger



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat omkring indsatser, der kan understøtte mere grøn energi fra solceller i København i forlængelse af solcellehandlingsplanen.

Solcellehandlingsplanen blev godkendt af Teknik og Miljøudvalget den 9. maj 2022.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder fire initiativer om rådgivning til private, kortlægning af kommunale ejendomme, pulje til opsætning på kommunale bygninger og model for solceller på kommunalt nybyggeri.

#### **Initiativ 1: Pulje med tilskud til rådgivning og kommunikationsindsats (2,3 mio. kr. i service)**

Opsætning og tilslutning af solcelleanlæg kan være komplekst, ligesom beregningen af den økonomiske case kan være det. Forvaltningen vurderer, at rådgiverhjælp kan være med til at reducere disse barrierer for private bygningsejere. Københavns Kommune bør ikke selv rådgive, da erstatningsansvaret vil ligge hos kommunen, hvis der sker en fejlrådgivning.

Med dette initiativ etableres en pulje, som skal dække 50 % af omkostningerne til rådgivningen. Den anden halvdel af omkostningerne betales af bygningsejeren. Egenbetalingen kan i en vis grad sikre, at bygningsejeren er reelt interesseret i solceller og ikke blot ønsker en uforpligtende vurdering. Halvdelen af en rapport vil koste ca. 15.000. Med en pulje på 2 mio. kr. fordelt på to år kan ca. 130 bygningsejere få rådgivning. Afhængig af anlæggenes størrelse, og hvor mange cases, der viser sig egnede, vil det svare til 10-15 % af de anlæg, der skal op. Det er forventningen, at gode cases og vidensdeling vil have en afsmittende effekt på øvrige bygningsejere.

Puljen kan skaleres, så flere eller færre bygningsejere kan få tilskud til rådgivning.

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 1 i *TM45 Solcellehandlingsplan - Tilskud til rådgivning og vejledningsindsats*.



### **Initiativ 2. Proaktiv vejledning i byggesager (0,3 mio. kr. i service i 2023)**

Solceller bør medtænkes i en byggesag fra start, da det bliver besværligere og dyrere at få dem med, når projektet er færdigt og indsendt til byggesagsbehandling. For at imødegå dette, kan der laves en proaktiv vejledning af bygherre, f.eks. via en folder i byggesagsbehandlingens kundecenter, der informerer om fordelene ved solceller, og hvornår og hvordan de skal ind i ansøgningsprocessen. Det kan også gøres, når byggesagsbehandlerne holder kundemøder med bygherre. Der vil ligeledes blive set på muligheden og behovet for at udarbejde retningslinjer for opsætning af solceller.

Med dette initiativ afsættes midler til et halvt årsværk, der med særlig indsigt i regler og muligheder for solceller kan vejlede bygherre samt udarbejde vejledningsfolder og retningslinjer for opsætning af solceller. Der vil blive hentet detaljerede erfaringer fra kommuner med lignende indsatser og de aktører, der skal bruge indsatserne, f.eks. boligforeninger og virksomheder. Det vil bl.a. ske gennem Energispring og Klima Task Force. Initiativet kan skaleres.

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 2 i *TM45 Solcellehandlingsplan - Tilskud til rådgivning og vejledningsindsats*.

### **Initiativ 3: Kortlægning af potentiel for opsætning af solceller på kommunale ejendomme (2,4 mio. kr. i service)**

Med dette initiativ afdækkes potentialet for at opsætte solceller på kommunale ejendomme, herunder hvor stor en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledning, der kan opnås ved at etablere solceller på kommunale ejendomme.

Økonomiforvaltningen vurderer, at det vil kræve et årsværk til projektledelse i to år, og derudover 1 mio. kr. til ekstern rådgivning, for at foretage en screening af potentialet på kommunale bygninger. Det vil give oplysninger om:

- Hvorvidt opsætningen harmonerer med andre myndighedskrav (fredning, bevaringsværdige bygninger m.v.).
- Metoder, der er udviklet til at screene potentielle tage. Herudover vil det blive afdækket, om metoderne også kan benyttes til at screene facader til opsætning af solceller.
- Pladsen i forhold til eksisterende installationer på tagene.
- Vedligeholdelsesstanden af tage og evt. facader, hvor der kan monteres solceller.
- De juridiske forhold omkring selskabsdannelse o.l.
- Hvor opsætningen er økonomisk rentabel, eller underskuddet kan minimeres.
- Muligheden for kommunal deltagelse i energifællesskaber.
- De byggetekniske forhold for udvalgte bygninger.
- Varige driftsmæssige meromkostninger for KEID ved opsætning af flere solcelleanlæg.

Det vil desuden undersøges, om det er mere rentabelt og hensigtsmæssigt at opsætte solceller ved hjælp af alternativ finansiering eller en tredjepart end det er for kommunen selv at investere i solceller på eksisterende bygninger. Alternativ finansiering til energitiltag er en del af Københavns Kommunes Energistrategi (BR 24. juni 2022), og initiativet understøtter dermed implementering af denne.

Kortlægningen af potentialet for opsætning af solceller forventes at være færdig ved udgang af 2024. Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget vil blive orienteret omkring resultaterne af kortlægningen, når den foreligger.

Initiativet er gensidigt udelukkende med budgetnotatet ØK27 Modning af projekter vedr. energireovering med mulighed for alternativ finansiering.





**Initiativ 4: Pulje til opsætning af solceller på kommunale bygninger (15, mio. kr. i anlæg og 0,1 mio. kr. i afledt drift)**

Økonomiforvaltningen estimerer, at det kan være relevant at afsætte 5 mio. kr. årligt over 3 år med start i 2024, da undersøgelserne under initiativ 2 skal igangsættes først. Puljen kan skaleres efter behov. Beløbet vil udover opsætningen af solceller skulle dække de driftsmæssige meromkostninger, som Økonomiforvaltningen vil få i forbindelse med driften af solceller. Derudover udgifter til f.eks. i forhold til kravet om selskabsdannelse, tariffer og afgifter, samt administrationsudgifter ved brug af alternativ finansiering, hvis det vurderes være en mulighed under initiativ 2.

Økonomiforvaltningen udarbejder en årlig statusrapport for opsætning af solceller til Økonomiudvalget og Teknik og Miljøudvalget. Den første statusrapport udarbejdes 1. kvartal 2025. Såfremt puljen viser sig ikke at være stor nok til at indfri hele potentiel (afdækket med initiativ 3), vil dette fremgå af status til udvalget.

Initiativ 4 kan kun vælges såfremt der afsættes finansiering til initiativ 3, Kortlægning af potentiel for opsætning af solceller på kommunale ejendomme.

**Initiativ 5: Undersøgelse af mulighed for etablering af solcelleanlæg i forbindelse med kommunalt nybyggeri (0,6 mio. kr.)**

Med dette initiativ gennemføres en undersøgelse af muligheden for, at der i større omfang kan etableres solcelleanlæg på tag, facader og andre steder i forbindelse med kommunens bygge- og anlægsprojekter. Tagflader på nybyggeri er i flere tilfælde en aktiv del af bygningen, fx til legepladser, boldbaner og tekniske installationer. Ligeledes bygges flere tage med blødt underlag, som ikke egner sig til at bære solceller. Det betyder, det er svært at lave en fast model for etablering af solceller på nybyggeri. I stedet bliver det en konkret vurdering fra sag til sag, om det er muligt at etablere solceller. Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget forelægges medio 2023 resultaterne af undersøgelsen.

**Økonomi**

Initiativerne har samlet estimerede serviceudgifter på 2,6 mio. kr. i 2023 og 7,7 mio. kr. i 2024. Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,0 mio. kr. i 2024-2026. Der skal som en konsekvens af anlægspuljen tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2024, 0,07 mio. kr. i 2025 og 0,1 mio. kr. i 2026 og frem.

**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>Initiativ 1. Rådgivning</i>						
- Pulje	Service	1.000	1.000			2.000
- Vejlednings- og informationsmateriale	Service	300				300
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.300</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.300</b>
<i>Initiativ 2. Proaktiv vejledning i byggesager</i>						
- Vejledning (1/2 årsværk)	Service	341	341			682
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>341</b>	<b>341</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>682</b>
<i>Initiativ 3. Kortlægning</i>						
- Projektledelse	Service	682	682			1.364
-Ekstern rådgivning	Service	300	700			1.000



<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>982</b>	<b>1.382</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.364</b>
<i>Initiativ 4. Pulje</i>						
- Solceller på kommunale tage	Anlæg		4.820	4.820	4.820	14.460
- Adm. bidrag	Anlæg		180	180	180	540
- Afledt drift	Service		33	66	100	199
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>0</b>	<b>5.033</b>	<b>5.066</b>	<b>5.100</b>	<b>15.199</b>
<i>Initiativ 5. Model for solceller på kommunalt nybyggeri</i>						
- Projektledelse (intern)	Anlæg	300				300
- Ekstern rådgivning	Anlæg	300				300
<b>Initiativ 5 i alt</b>		<b>600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.223</b>	<b>7.756</b>	<b>5.066</b>	<b>5.100</b>	<b>21.145</b>

**Tabel. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet**

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
Alle initiativer	2.400	2.400
<b>I alt</b>	<b>2.400</b>	<b>2.400</b>

Note: Følger beregningsmetoden i klimaplanen. CO<sub>2</sub>-effekten ved fuld indfasning er faldende i takt med at vores energisystemer bliver grønnere

### Risikovurdering

Initiativerne vurderes at være ukomplicerede, og der er ingen risici forbundet hermed. Der kan dog ikke siges noget eksakt om, hvor mange solceller det kan resultere i, da det kommer an på de tekniske undersøgelser og vurderinger.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Pulje - Initiativ 4	ØU	3170 KEID - Anlæg	0	4.820	4.820	4.820	14.460	
- Adm. bidrag - Initiativ 4	ØU	3170 KEID - Anlæg	0	180	180	180	540	
- Model, intern projektledelse, initiativ 5	ØU	3161 Byggeri Kbh. eksekvering	300				300	300*
- Model, ekstern rådgivning, initiativ 5	ØU	3161 Byggeri Kbh. eksekvering	300				300	300*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>600</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>15.600</b>	<b>600*</b>



Serviceudgifter								
- Rådgivning - initiativ 1	TMU	1000 Ordinær drift	1.000	1.000			2.000	
- Vejlednings-og informationsmateriale, initiativ 1	TMU	1000 Ordinær drift	300				300	
- Vejledning (1/2 årsværk) - initiativ 2	TMU	1000 Ordinær drift	341	341			682	
- Kortlægning- initiativ 3, projektledelse	ØU	1170 KEID, service	682	682			1.364	
- Kortlægning, initiativ 3, ekstern rådgivning	ØU	1170 KEID, service	300	700			1.000	
- Varige driftsmidler, initiativ 4	ØU	1170 KEID, service		33	66	100	199	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>2.623</b>	<b>2.756</b>	<b>66</b>	<b>100</b>	<b>5.545</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM294 Omstilling af kommunens dieseldrevne køretøjer til fossilfrie køretøjer



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om omstilling af kommunens dieseldrevne køretøjer til fossilfrie køretøjer til Budget 2023.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder initiativ til at udskifte kommunens dieseldrevne køretøjer til fossilfrie køretøjer. Kommunen har eksisterende, lokale materielbudgetter til udskiftning af dieseldrevne køretøjer, som er estimeret til i alt ca. 25 mio. årligt på tværs af alle forvaltninger, og som dækker udskiftningen af ca. halvdelen af de nuværende 556 dieseldrevne køretøjer til el i løbet af de kommende otte år. Med denne indsats udskiftes resterende halvdel af dieseldrevne køretøjerne.

**Tabel 1. Nuværende dieseldrevne køretøjer i kommunen**

Køretøj	Antal
Minibusser	196
Varevogne u. 3.500 kg	193
Lastvogne o. 3.500 kg	43
Busser o. 3.500 kg	32
Fejemaskiner (store)	29
Komprimator varevogne	19
Fejemaskiner (små)	8
Transportvogne	9
Vans	24
Personbiler	3
<b>I alt</b>	<b>556</b>

### Økonomi

**Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt
Elkøretøjer inkl. ellader	Anlæg		15.000	30.000	40.000	40.000	40.000	20.000	10.000	10.000	205.000
Projektleddelse	Service	250	680	680	680	680					2.970
<b>Udgifter i alt</b>		<b>250</b>	<b>15.680</b>	<b>30.680</b>	<b>40.680</b>	<b>40.680</b>	<b>40.000</b>	<b>20.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>207.970</b>



**Tabel. Oversigt over skønnede årlige CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet**

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
<b>Omstilling</b>	370	1600

Note: CO<sub>2</sub> effekten er eksklusive udledninger fra forbrug af el til køretøjerne. Udledninger fra el falder og forventes at være meget lave.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Dog er der i øjeblikket problemer på verdensmarkedet ift. produktmangler og længere leveringstider på el-køretøjer, samt prisstigninger. Forvaltningen har så vidt muligt taget højde for den nuværende verdensmarkedssituation i estimatet af udgifter i budgetnotatet.

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. – 2023 p/l	Ud- valg	Bevil- -ling	I/ U	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt	*
- Indkøb af elkøretøjer med lade- standere	TMU	2000	U		15.000	30.000	40.000	40.000	40.000	20.000	10.000	10.000	205.000	*
<b>Anlægs- udgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>15.000</b>	<b>30.000</b>	<b>40.000</b>	<b>40.000</b>	<b>40.000</b>	<b>20.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>205.000</b>	<b>*</b>
Projekt- ledelse	TMU	1000	U	250	680	680	680	680					2.970	
<b>Service- udgifter i alt</b>				<b>250</b>	<b>680</b>	<b>680</b>	<b>680</b>	<b>680</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.970</b>	

### 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.

## TM219 Skalering af krav om brug af fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner i Københavns Kommune



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på klimaplanens initiativ vedr. "Omstilling af arbejdsmaskiner i byen".

### Indhold

Der blev i Budget 2020 og 2022 afsat midler til at stille skærpede udbudskrav om brug af fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner i en række anlægs- og byggeprojekter i både Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen. De afsatte midler dækker primært den forventede og faktiske merpris ved at få projekterne udført med fossil- og/eller emissionsfri arbejdsmaskiner. Puljen udløber med udgangen af 2023. Det forventes, at midlerne ender med at dække arbejdet med fossil- og emissionsfrihed på 4-8 anlægsprojekter og 4-8 byggeprojekter.

Budgetnotatet omhandler en skalering af denne igangværende indsats, hvor der i tre scenarier skaleres op til henholdsvis 25, 50 og 100% af alle anlægsprojekter og op til 25% af byggeprojekter.

Omstilling af arbejdsmaskiner i byen er i KBH 2025 Klimaplanen målsat til, at 30-40% af alle tunge køretøjer bruger nye drivmidler (herunder arbejdsmaskiner). I forhold til at bidrage yderligere til klimaplanens mål skitserer budgetnotatet tre forskellige skaleringsmuligheder for at fremme indsatsen med arbejdsmaskiner.

Der opnås 85-100% CO<sub>2</sub>-besparelse i hvert projekt, hvor der stilles krav om brug af fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner. CO<sub>2</sub>-besparelsen er sammenlignet med en konventionel løsning med brug af fossil diesel på arbejdsmaskinerne.

I den igangværende indsats testes både kravstilling og CO<sub>2</sub>-aftryk. Den nuværende indsats bygger på udvælgelse i byggeprojekter (skoler, institutioner, renoveringer mv.)



og et optionskrav i anlægsprojekter (veje, cykelstier, broer, fortove mv.), hvor der i alle projekter siden 1. januar 2021 har været krav om tilbud med en konventionel løsning og en med brug af fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner (optionsprisen). Teknik- og Miljøudvalget vil senest i 2. halvår af 2023 blive forelagt en evaluering, og til Budget 2024 kan gives en mere præcis vurdering af, hvad et generelt krav vil koste, samt omkostningerne ved at inkludere støttede projekter.

### Byggeprojekter

De foreløbige erfaringer og markedsdialoger viser, at markedet kan opleve leveringsudfordringer, hvis Københavns Kommune skal omstille alle eller store dele af egne byggeprojekter allerede fra 2023.

Økonomiforvaltningen vurderer derfor, at der i 2023 og 2024 kan indføres optionskrav i 25% af kommende udbud af byggeprojekter med afsæt i en pulje. Den toårige periode er på baggrund af forventningen om muligheden for et generelt krav i alle projekter senest i 2025, når markedet forventeligt er mere modent.

Projekterne vil blive valgt såfremt prisforskellen til optionsprisen er mindre end 0,5% af den forventede entreprisesum. De nuværende erfaringer er en merpris i omfanget af 0,3% af anlægsbevillingen og 0,5% af entreprisesummen i Byggeri København.

Skaleringen med optionskrav vil give et større prismæssigt sammenligningsgrundlag, og vil i kombination med kravstilling i pilotprojekter øge vidensgrundlaget og erfaringerne med pris og CO<sub>2</sub>-aftryk, inden et muligt generelt krav i 2025.

Københavns Kommuneskal fra 1. januar 2023 leve op til et krav om et CO<sub>2</sub>-loft på alle nybyggerier over 1000 m<sup>2</sup>, som følge af den nationale strategi for bæredygtigt byggeri. Arbejdsmaskiner er ikke omfattet som en del af CO<sub>2</sub>-loftet, men det forventes i takt med, at CO<sub>2</sub>-loftet skærpes over tid.

### Anlægsprojekter

Modsat det nuværende optionskrav vil en række nye anlægsprojekter udbydes med krav om brug af fossil- og emissionsfrit udstyr. Anlægsprojekterne vil blive prioriteret ud fra:

1. Projektets potentielle klimaeffekt
2. Afledte gavnlige effekter på det lokale miljø via mindre luftforurening og støj.  
Dette kan fx være i områder med tæt bebyggelse, skoler eller lignende.

Markedet får ved en yderligere skalering endnu et skub og incitament til at omstille og indrette sig på et fremtidigt generelt udbudskrav, hvor alle arbejder skal udføres med fossil- og på sigt helt emissionsfri løsninger, forventeligt senest fra 2025.

Tildeling af midlerne til projekter påbegyndes umiddelbart efter budgetforhandlingerne. Der er herunder skitseret tre scenarier for en skalering af den nuværende indsats. I hvert scenarie er grunddelen et optionskrav på 25% af udbud på byggeprojekter. Skaleringen består i, om der stilles krav i hhv. 25%, 50% eller 100% af anlægsprojekter fra 2023 og frem.

### **Scenarie 1: 25% af igangsatte anlægsprojekter fra 2023 og frem og 25% af igangsatte byggeprojekter i 2023-2024 (1,8 mio. kr. i service og 25 mio. kr. i anlæg)**

I tillæg til den nuværende pulje opskales til krav i 25% af igangsatte anlægsprojekter fra 2023 og frem.

I byggeprojekter skaleres med indførelse af optionskrav i 25% af kommende udbud i 2023-2024.



**Scenarie 2: 50% af igangsatte anlægsprojekter 2023 og frem og 25% af igangsatte byggeprojekter i 2023-2024 (2,5 mio. kr. i service og 42,7 mio. kr. i anlæg)**

I tillæg til den nuværende puljeopskaleres til krav i 50% af igangsatte anlægsprojekter i 2023 og frem.

I byggeprojekter skaleres med indførelse af optionskrav i 25% af kommende udbud i 2023-2024.

**Scenarie 3: 100% af igangsatte anlægsprojekter 2023 og frem og 25% af igangsatte byggeprojekter i 2023-2024 (3,9 mio. kr. i service og 81,8 mio. kr. i anlæg)**

Der indføres et generelt krav om fossil- og/eller emissionsfri arbejdsmaskiner i alle Teknik- og Miljøforvaltningens igangsatte anlægsprojekter 2023 og frem.

Et generelt krav vil kunne indgå som en del af kravkataloget i Miljø i Byggeri og Anlæg (MBA). Indsatsen, med et generelt krav, forventes at bidrage væsentligt til en påvirkning og omstilling af markedet, sammenlignet med scenarie 1 og 2.

Alternativt til denne del af scenariet kan et generelt krav gøres til en hensigtserklæring til Budget 2024, hvilket vil gøre det især økonomiske grundlag for en skalering i alle egne og støttede projekter mere evidensbaseret.

I byggeprojekter skaleres med indførelse af sideordnede bud i 25% af kommende udbud i 2023-2024.

**Økonomi**

Scenarie 1 har samlede estimerede anlægsudgifter på 7,6 mio. kr. i 2023, 6,5 mio. kr. i 2024 og 4,6 mio. kr. fra 2025 og frem. Scenariet har samlede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt i 2023-2024 og 0,2 mio. kr. årligt i 2025 og frem.

**Scenarie 1 Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2023 p/l)	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Scenarie 1. Skalering af indsatsen til 25% af anlægsprojekter og optionskrav i 25% af byggeprojekter</i>						
Projektledelse	Service	170	170	170	170	680
Merudgifter til anlægsprojekter	Anlæg	5.350	4.300	4.300	4.300	18.250
Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	400	300	300	300	1.300
Projektledelse (byggeprojekter)	Anlæg	58	58			116
Pulje (byggeprojekter)	Anlæg	1.800	1.800			3.600
<b>Scenarie 2 i alt</b>		<b>7.778</b>	<b>6.628</b>	<b>4.770</b>	<b>4.770</b>	<b>23.946</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på 13,4 mio. kr. i 2023, 11,1 mio. kr. i 2024 og 9,2 mio. kr. fra 2025 og frem. Scenariet har samlede serviceudgifter på 0,9 mio. kr. årligt i 2023-2024 og 0,3 mio. kr. årligt i 2025 og frem.





### Scenarie 2 Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Scenarie 2. Skalering af indsatsen til 50% i Teknik- og Miljøforvaltningen og 25% i Økonomiforvaltningen</i>						
Projektledelse	Service	340	340	340	340	1.360
Merudgifter til anlægsprojekter	Anlæg	11.000	8.800	8.800	8.800	37.400
Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	500	400	400	400	1.700
Projektledelse (byggeprojekter)	Anlæg	58	58			116
Pulje (byggeprojekter)	Anlæg	1.800	1.800			3.600
<b>Scenarie 2 i alt</b>		<b>13.698</b>	<b>11.398</b>	<b>9.540</b>	<b>9.540</b>	<b>44.176</b>

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,9 mio. kr. i 2023, 20,3 mio. kr. i 2024 og 18,4 mio. kr. fra 2025 og frem. Scenariet har samlede serviceudgifter på 1,3 mio. kr. årligt i 2023-2024 og 0,7 mio. kr. årligt i 2025 og frem.

### Scenarie 3 Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Scenarie 3. Skalering af indsatsen til 100% og et generelt krav i Teknik- og Miljøforvaltningen og 25% i Økonomiforvaltningen</i>						
Projektledelse	Service	680	680	680	680	2.720
Merudgifter til anlægsprojekter	Anlæg	22.000	17.600	17.600	17.600	74.800
Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	1.000	800	800	800	3.400
Projektledelse (byggeprojekter)	Anlæg	58	58			116
Pulje (byggeprojekter)	Anlæg	1.800	1.800			3.600
<b>Scenarie 3 i alt</b>		<b>25.538</b>	<b>20.938</b>	<b>19.080</b>	<b>19.080</b>	<b>84.636</b>

### Tabel 4. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
Scenarie 1: 25% skalering på anlægs- og byggeprojekter	1.010-1.350	1.350
Scenarie 2: 50% skalering i anlægsprojekter og 25% i byggeprojekter	1.930-2.500	2.500
Scenarie 3: 100% skalering i anlægsprojekter og 25% i byggeprojekter	3.770-4.800	4.800
<b>I alt</b>	Op til 4.800	4.800

Note: Beregning er foretaget ud fra den nuværende vurdering af skyggepriser for at få projekter udført med fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner i hhv. Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen, og til forventningerne til dette i 2023. Der arbejdes med to intervaller for skyggepriser, som afspejler forskelle i erfaring med hhv. anlægs- og byggeprojekter samt de usikkerheder, der er forbundet med at estimere merprisen på nuværende tidspunkt. Der er kun den direkte merpris der indgår i den beregnede skyggepris, og der er således ikke medtaget de afledte og langsigtede omkostninger og gevinster af indsatsen, hvilket sandsynligvis vil få CO<sub>2</sub>-gevinsten af initiativet til at stige med den anvendte beregningsmetode.

CO<sub>2</sub>-effekten forventes at stige efterhånden som markedsudvikling gør priserne billigere, og den aktuelle høje pris på biobrændstoffer falder.



Samlet vurderes det i klimaplanen, at der i 2025 kan være en CO<sub>2</sub>-effekt for omstilling af arbejdsmaskiner i hele byen på 35.000 tons CO<sub>2</sub>.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at estimeringen af merprisen for at få både anlægs- og byggeprojekter udført med fossil- og emissionsfrit udstyr varierer en del i branchen. Der er også afsat et risikotillæg på 0,5% i Teknik- og Miljøforvaltningen og 0,1% i Økonomiforvaltningen for at kunne håndtere de aktuelle store prisstigninger på fossile biodrivmidler (stigning på næste 100% i løbet af 2022) og materiel.

De markedsmæssige forhold omkring emissionsfri maskiner går relativt hurtigt. Det kan forventes, at de i dag store prismæssige forskelle på hhv. konventionelt udstyr vs. emissionsfri og på især store arbejdsmaskiner over tid mindskes væsentligt.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Scenarie 1 Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Serviceudgifter</i>								
Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	170	170	170	170	680	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>680</b>	
<i>Anlægsudgifter</i>								
Merudgifter til anlægsprojekter	TMU	2000 Ordinær Anlæg	5.350	4.300	4.300	4.300	18.250	
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær Anlæg	400	300	300	300	1.300	
Projektledelse (byggeprojekter)	ØU	3161 - Byggeri København, Eksekvering	58	58			116	116*
Pulje (byggeprojekter)	ØU	3160 - Byggeri København, Anlæg	1.800	1.800			3.600	3.600*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>7.608</b>	<b>6.458</b>	<b>4.600</b>	<b>4.600</b>	<b>23.266</b>	<b>3.716*</b>

**Scenarie 2 Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Serviceudgifter</i>								
Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	340	340	340	340	1.360	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>340</b>	<b>340</b>	<b>340</b>	<b>340</b>	<b>1.360</b>	
<i>Anlægsudgifter</i>								
Merudgifter til anlægsprojekter	TMU	2000 Ordinær Anlæg	11.000	8.800	8.800	8.800	37.400	
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær Anlæg	500	400	400	400	1.700	



Projektledelse (byggeprojekter)	ØU	3161 - Byggeri København, Eksekvering	58	58			116	116*
Pulje (byggeprojekter)	ØU	3160 - Byggeri København, Anlæg	1.800	1.800			3.600	3.600*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>13.358</b>	<b>11.058</b>	<b>9.200</b>	<b>9.200</b>	<b>42.816</b>	<b>3.716*</b>

### Scenarie 3 Tabel 7. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Serviceudgifter</i>								
Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	680	680	680	680	2.720	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>680</b>	<b>680</b>	<b>680</b>	<b>680</b>	<b>2.720</b>	
<i>Anlægsudgifter</i>								
Merudgifter til anlægsprojekter	TMU	2000 Ordinær Anlæg	22.000	17.600	17.600	17.600	74.800	
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær Anlæg	1.000	800	800	800	3.400	
Projektledelse (byggeprojekter)	ØU	3161 - Byggeri København, Eksekvering	58	58			116	116*
Pulje (byggeprojekter)	ØU	3160 - Byggeri København, Anlæg	1.800	1.800			3.600	3.600*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>24.858</b>	<b>20.258</b>	<b>18.400</b>	<b>18.400</b>	<b>81.516</b>	<b>3.716*</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere givet midler til formålet i Budget 2020 og 2022.

Midlerne er givet til anlægsudgifter samt til analyse og udvikling af udbudskriterier, metoder og dataindsamling og drift af et samarbejdsforum.

(1.000 kr., løbende p/l)	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2020 TMU	500	500		
Budgetaftale 2020 ØU	500	500		
Budgetaftale 2022 TMU			1.881	1.881
Budgetaftale 2022 ØU			2.000	2.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>3.881</b>	<b>3.881</b>

## TM296 Bedre prioritering af cykler i trafiksignaler - foranalyse og implementering, bydækkende



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om bedre prioritering af cykler i trafiksignaler til Budget 2023.

### Indhold

Dette initiativ indeholder dels en foranalyse af, hvordan bedre prioritering af cykler i signaler og kryds kan fremme brugen af cykel, dels anlægsmidler til at få udrullet de eksempelvisninger, analysen kommer frem til.

En bedre prioritering af cykler i trafiksignalerne estimeres at kunne reducere ca. 1.000 tons CO<sub>2</sub> årligt efter fuld implementering, men den reelle forventede CO<sub>2</sub>-reduktion er meget usikker.

Et mere sikkert estimat vil tidligst være tilgængelig, når resultatet af foranalysen foreligger.

### **Initiativ 1 - Foranalyse: bedre prioritering af cykler i trafiksignaler (0,5 mio. kr. i anlæg)**

Der udarbejdes en rådgiveranalyse, der skal komme med løsningsforslag til, i hvilke korridorer der kan prioriteres cykler i trafiksignaler og større cykelkorridorer samt den forventede gevinst for fremkommelighed og CO<sub>2</sub>. Analysen estimerer, hvor mange bilture der i gennemsnit skal fjernes og/eller erstattes af, cykel- og kollektivrejser for at nå det forventede mål om CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 1.000 tons årligt.

De trafikale konsekvenser estimeres i kommunens trafikmodel COMPASS. Der afsættes midler til trafikmodelberegninger, der foretages internt i kommunen og øvrige midler til rådgiver. Foranalysen udarbejdes i 2023.

Foranalysen vil tage højde for de kommende anlægstiltag i bl.a. trafikplan Indre Nørrebro, generel hastighedsdæmning, trafiksikkerheds- og sikreskolevejs projekter.

Et kommende anlægsprojekt vil have estimerede anlægsomkostninger på ca. 1,0 mio. kr. Estimatet kvalificeres i forbindelse med foranalysen.



Resultaterne af foranalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget 1. kvartal 2024 forud for forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024.

### **Initiativ 2 - Eksempelløsninger (1,0 mio. kr. i anlæg)**

Med dette initiativ udføres der eksempløsninger, som rådgiver finder frem til, indenfor den økonomiske ramme. Forventeligt vil dette særligt gå til signaloptimering ("grøn bølge" på korridor niveau) af udvalgte cykelruter i København - herunder udarbejdelse af den nødvendige dokumentation, samordningsplaner for cykler samt nye signalprogrammer.

Det er forventningen, at indsatserne kan skaleres op ved senere budgetforhandlinger, såfremt det ønskes. Initiativ 2 er afhængigt af, at der afsættes midler til initiativ 1.

En bedre prioritering af cykler i trafiksignalerne estimeres at kunne reducere ca. 1.000 tons CO<sub>2</sub> årligt efter fuld implementering, men den reelle forventede CO<sub>2</sub>-reduktion er meget usikker. Et mere sikkert estimat vil tidligst være tilgængelig, når resultatet af foranalysen foreligger. For at opnå CO<sub>2</sub>-reduktionen, er det en forudsætning, at initiativ 2 kan realisere det fulde anlægsprojekt, som foranalysen anbefaler.

Initiativet har ikke konsekvenser for træer og antal bil- eller cykelparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget forelægges i 1. kvartal 2024 indstilling om projektforslag og frigivelse af anlægsmidlerne.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i perioden 2023-25. Foranalysen i initiativ 1 forventes færdig i december 2023. Anlægsprojektet i initiativ 2 forventes færdig i december 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2025 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Foranalyse</i>						
- Foranalyse	Anlæg	500				500
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>
<i>Initiativ 2. Eksempelløsninger</i>						
- Anlæg	Anlæg		500	500		1.000
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>0</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>

**Tabel 2 Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>effekter af budgetnotatet**

<b>Kilde til reduktion</b>	<b>Reduktion i 2025</b> <b>(ton CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>Reduktion ved fuld indfasning</b> <b>(ton CO<sub>2</sub>e)</b>
Initiativ 2	1.000	1.000
<b>I alt</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>

Note: Der tages forbehold for, at det fulde anlægsprojekt kan udføres indenfor rammen af initiativ 2



### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 1 er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Initiativ 2 vurderes relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Table 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg	400				400	400*
- COMPASS, initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg	100				100	100*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg		150			150	
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg		300	450		750	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg		50	50		100	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>500</b>	<b>500</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>	<b>500*</b>

### 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.

#### Henvisninger

[Initiativet fremgår som Initiativ 'i' under "Overblik over nye og ufinansierede indsatser med CO<sub>2</sub>-effekter" \(bilag 2\) i notatet "Status for implementering af Roadmap 2021-2025 inkl. tillæg til KBH2025 Klimaplanen" \(sagsnummer 2021-9408\).](#)

## TM292a Forhøjelse af beboerlicens

### Beboerlicens



Til dig der bor i betalingsområdet og ønsker en årlig beboerlicens.

### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på forhøjelse af beboerlicenserne, samt en øget miljødifferentiering. Forhøjelsen skal gælde alle bilklasser på nær elbiler.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder et initiativ vedrørende forhøjelse af beboerlicenstaksterne for benzin- og dieselmotorer. Initiativet er gensidigt udelukkende med budgetnotaterne *TM230 initiativ 1*, *TM40 initiativ 2.1 og 2.2*. samt *TM247*.

Prisen for en beboerlicens opjusteres til 5.530 kr. for kategorien med de højeste forbrug af brændstof. Køretøjer i kategorien med det laveste forbrug af benzin/diesel tildeles en miljørabat på 4.195 kr. og kan dermed erhverve en beboerlicens til 1.335 kr. De tre resterende kategorier, herunder køretøjer uden registreret forbrug af brændstof, tildeles en rabat på 3.125 kr. og kan derved erhverve en beboerlicens til 2.405 kr. Køretøjer, der med sikkerhed ikke udleder lokal emission, herunder el- og brint, vil have mulighed for at købe en beboerlicens til 215 kr.

Den forventede effekt af tiltaget vil være et fald i antallet af aktive licenser på ca. 300, da det vurderes, at stigningen vil gøre det mindre attraktivt for nogle beboere fortsat at have bil eller at investere i en beboerlicens.

Effektberegningen er baseret på beregninger, der forholder sig til prisændringers effekt på bilejerskabet med udgangspunkt i de samlede udgifter ved at have bil i de berørte kategorier. Derudover tager initiativet udgangspunkt i de eksisterende 4 betalingszoner. Beregningen er behæftet med usikkerhed. Blandt andet betyder gratis parkering for elbiler, at færre reelt har behov en beboerlicens. Initiativets effekt forventes fuldt implementeret i 2023.

Takstændringen estimeres at reducere CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtrafikken med 300-400 ton i 2025.

Tabel 1. Energiklasse (km/l)	Takster for 2023, jf. budgetforslag 2023 (kr.)	Pris pr. beboerlicens (kr.)
Elbil, brintbil og elmotorcykel	215	215
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.075	1.335
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.145	2.405
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.145	2.405



Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	4.290	5.530
Beboerlicens forbrug af brændstof ikke registreret	2.145	2.405

## Økonomi

Initiativet forventes ibrugtaget 1. januar 2023.

Der forventes et merprovenu på 18 mio. kr. fra 2023 og frem. Statens modregning af parkeringsindtægterne vil modsvare merindtægterne.

**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>Forhøjelse af beboerlicens</i>						
- Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-90.000
- Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	18.000	18.000	18.000	18.000	90.000
<b>Udgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed. Beregningerne af indtægtsændringen er dog behæftet med betydelig usikkerhed. Blandt andet betyder gratis parkering for elbiler, at færre reelt har behov en beboerlicens.

**Tabel. Oversigt over skønnede CO<sub>2</sub>e-effekter af budgetnotatet**

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO <sub>2</sub> e)
Forhøjelse af beboerlicens	300-400	700-750
<b>I alt</b>	<b>300-400</b>	<b>700-750</b>

Note: CO<sub>2</sub>-reduktionen er vurderet på baggrund af resultaterne fra mobilitetsanalyserne.

## Bevillingstekniske oplysninger

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





**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	(I/U)	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>								
- Parkeringsindtægter	TMU	1000	I	-18.000	-18.000	-18.000	-18.000	-90.000
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>				<b>-18.000</b>	<b>-18.000</b>	<b>-18.000</b>	<b>-18.000</b>	<b>-90.000</b>
<i>Finansposter</i>								
- Øget statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500	U	18.000	18.000	18.000	18.000	90.000
<b>Finansposter i alt</b>				<b>18.000</b>	<b>18.000</b>	<b>18.000</b>	<b>18.000</b>	<b>90.000</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

## TM26 Reduktion af forbrugsbaserede emissioner i ny klimaplan 2035 samt klimaborgerting



### Baggrund

I Budget 2022 blev der vedtaget en hensigtserklæring om, at indsatser vedrørende Klimaplan 2035 henvises til forhandlingerne om Budget 2023. I Overførselssagen 2021-2022 blev der afsat midler til udviklingen af mål for klimapositivitet og fleksibelt energisystem i en kommende klimaplan. Desuden blev der afgivet en hensigtserklæring om, at midler til analyse af reduktion af forbrugsbaseret emissioner samt nedbringelse af udledninger i forbindelse med varetransport henvises til senere budgetforhandlinger. Dette budgetnotat dækker de forbrugsbaserede emissioner imens initiativ i TM40 dækker udledninger i forbindelse med varetransport.

### Indhold

Borgerrepræsentationen vedtog den 23. september 2021 tre pejlemærker for en kommende klimaplan. En af disse er reduktion af udledninger forbundet med borgernes forbrug med en ambition om at involvere borgere i udviklingsprocessen for planen. Det betyder, at en ny plan kan indeholde ambitiøse mål i et bredere perspektiv end det der er den nuværende klimaplan, således at forbrugsbaserede udledninger (scope 3) også omfattes.

Med dette budgetnotat kan der udarbejdes den del af en ny klimaplan, der sætter retningen for kommunens klimaindsats for reduktion af de forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledninger (scope 3). Det er udledninger forbundet med københavnernes forbrug – herunder forbrug af varer produceret uden for kommunens grænser. Planens indhold og målsætninger skal fastlægges politisk på baggrund af analyser og inddragelse af borgere og relevante aktører. Planen ventes forelagt Borgerrepræsentationen i anden halvdel af 2024. Hermed vil den samlede klimaplan med både energisystemer (scope 1 & 2) og forbrugsbaserede udledninger være færdigudviklet med en konkretisering af pejlemærkerne vedtaget i Borgerrepræsentationen 23. september 2021. Når planen er vedtaget, er det nødvendigt at tage stilling til finansiering af implementeringen ved de efterfølgende budgetforhandlinger.

Forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledninger er en ny type udledninger at sætte mål for, hvorfor det kræver andre metoder og analyser sammenlignet med KBH2025 Klimaplanen. Arbejdet med at reducere forbrugsbaserede udledninger omfatter særligt udvikling af data og metodisk grundlag samt analytisk arbejde ift. at fastsætte måltal og efterfølgende kunne måle på udviklingen af CO<sub>2</sub>-udledning inden for bestemte sektorer. Budgetnotatet indeholder også indsatser for at involvere københavnere i udviklingen af planen, da det berører borgernes sfære i langt højere grad end hidtidige klimaindsatser eksempelvis fødevarer, forbrug af ting og sager, logistik, rejser mv.



**Reduktion af forbrugsbaserede udledninger (5,4 mio. kr. i 2023, 4,4 mio. kr. i 2024 og 0,8 mio. kr. i 2025)**

Initiativet vil omfatte en række delopgaver:

- Etablering af grundlaget for opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledningerne for forbrugsrelaterede udledninger i 2035 i København.
- En grundig analyse af københavnernes handlemuligheder for at reducere de forbrugsrelaterede emissioner i 2035.
- Forslag til målfastsættelse for 2035.
- Designe og gennemføre en bred involveringsproces af københavnere, der bidrager til indhold, indsatsområder og mål for forbrugsbaserede udledninger.
- Kommunikation til borgere om ny klimaplan med fokus på forbrugsbaserede udledninger og borgeres handlemuligheder, herunder understøtte lokale aktiviteter.

I dag eksisterer der ikke en kortlægning af CO<sub>2</sub>-udledninger forbundet med borgernes forbrug for København. Arbejdet vil blive koblet til nationale undersøgelser fra fx Energistyrelsen eller CONCITO samt det eksisterende arbejde med reduktion af udledninger fra Københavns Kommunes indkøb. Der skal udarbejdes en detaljeret kortlægning af CO<sub>2</sub>-udledninger, der skal belyse klimaaftrykket i sektorer som fx fødevarer, byggeri, tøj, køretøjer, flyrejser, logistik, produktion af varer og lignende forårsaget af byens forbrug – også udledninger, der ikke finder sted inden for kommunegrænsen. Desuden skal der udvikles en opgørelsesmetode, som gør det muligt at spore udviklingen over tid.

Inddragelsen af borgere, erhvervsliv og eksperter i udvikling af den nye klimaplan vil fx ske igennem en borgersamling, fokusgrupper, undersøgelser, partnerskaber med københavnske aktører mv. Det vil foregå i samspil med eksisterende projekter og lokale organiseringer på tværs af relevante forvaltninger eksempelvis lokaludvalg, områdefornyelser, Ungeråd, Ældreråd og aktiviteter i kulturhuse.

Der afsættes midler til konsulenttydelser, som skal udvikle og udføre kortlægningen af Københavns CO<sub>2</sub>-udledninger forbundet med borgernes forbrug. Desuden ansættes en projektleder i tre år, som vil arbejde tæt sammen med konsulenten samt sikre fremdrift frem mod en implementeringsfase.

Der afsættes midler til to årsværk i to år, der skal designe og gennemføre inddragelsesprocesserne, herunder identificere og rekruttere borgere, erhvervsliv og eksperter samt bidrage til kommunikation til borgerne og koordinering på tværs af kommunens forvaltninger. Der afsættes midler til at understøtte lokale kommunikationsaktiviteter inden for de temaer, der identificeres i analysearbejdet. Desuden afsættes midler til facilitering, mødeaktiviteter online og fysisk, rekruttering af borgere samt materialer.

Initiativet koordineres med arbejdet om *Reduktion af klimaaftrykket fra indkøb i Københavns Kommune*, da der vil være en nødvendighed for at sikre ens metode og datagrundlag for langtidsholdbare og sammenlignelige metoder og mål.

**Tilvalg: Københavns Klimaborgerting (0,5 mio. kr. i service i 2023, 1,2 mio. kr. i 2024, 1,2 mio. kr. i 2025 og 1,2 mio. kr. i 2026)**

Københavns Klimaborgerting udvikles i 2023 og etableres i 2024 ifm. den nye klimaplan for at sikre et fundament for langsigtet involvering af københavnere med fokus på implementering af klimaindsatser og for at realisere klimamål - særligt de forbrugsbaserede udledninger, men kan også omfatte andre områder af klimaplanen. Klimaborgertinget er af permanent karakter modsat involveringsprocessen i udvikling af planen, hvor borgersamlinger igangsættes med fokus på input til udvikling af den nye klimaplan inden for et specifikt emne.



Klimaborgertinget er forankret i Teknik- og Miljøforvaltningen og er et rådgivende organ for Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen. Første opgave vil være at bidrage til implementeringsplanen for den nye klimaplan (roadmap) på områder i tæt relation til borgere eksempelvis fødevarer og transport. Klimaborgertinget kan således være igangsættere og "ejere" af konkrete initiativer i en implementeringsplan eksempelvis i et "borgerspor". Klimaborgertinget forelægger mindst én gang årligt forslag til initiativer for politikerne. Klimaborgertingets arbejde kan med fordel forlænges i hele klimaplanens implementeringsperiode frem mod 2035 – dette er første fase. Erfaringer fra pilotprojekter i Økonomiforvaltningen om borgerinddragelse igangsat med Overførselssagen 2021-2022 inddrages i arbejdet.

Der afsættes midler til et årsværk over fire år til at udvikle og etablere Københavns Klimaborgerting Midlerne anvendes til udvikling af koncept, kommissorium og arbejdsplan. Herudover afsættes midler til rekruttering af borgere samt drift og afvikling af møder.

Tilvalget kan igangsættes uafhængigt af initiativet.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Indsatsen bidrager til at fremme reduktionen af CO<sub>2</sub>-udledninger i et langt større omfang end det gør sig gældende i den nuværende klimaplan og udledninger i scope 1 og scope 2. Initiativet skal kortlægge realiserbarheden af ambitionen om at halvere udledninger forbundet med københavnernes forbrug i 2035 jf. medlemsforslag om Ny Klimaplan 2035.

### **Økonomi**

Initiativet og tilvalget har samlet estimerede serviceudgifter på 6,0 mio. kr. i 2023, 6,0 mio. kr. i 2024, 2,0 mio. kr. i 2025 og 1,2 mio. kr. i 2026.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<b>Reduktion af forbrugsrelaterede udledninger i 2035</b>						
- Projektleder, forbrugsbaserede udledninger	Service	803	803	803		2.409
- Konsulentydelse (data)	Service	1.500	500			2.000
- Projektmedarbejdere, involvering og kommunikation	Service	1.362	1.362			2.724
- Borgerinvolvering – mødefacilitering, rekruttering og materialer	Service	1.000	1.000			2.000
- Støtte til lokale initiativer	Service	750	750			1.500
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>5.415</b>	<b>4.415</b>	<b>803</b>	<b>0</b>	<b>10.633</b>
<i>Tilvalg. Københavns Klimaborgerting.</i>						
- Projektleder, Klimaborgerting	Service	341	681	681	681	2.384
- Klimaborgerting, konsulent- ydelse, rekruttering og afvikling (oplæg og materialer)	Service	200	500	500	500	1.700
<b>Tilvalg i alt</b>	<b>Service</b>	<b>541</b>	<b>1.181</b>	<b>1.181</b>	<b>1.181</b>	<b>4.084</b>
<b>Udgifter i alt</b>	<b>Service</b>	<b>5.956</b>	<b>5.596</b>	<b>1.984</b>	<b>1.181</b>	<b>14.717</b>



## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<b>Serviceudgifter</b>						
- Projektleder, forbrugsbaserede emissioner	1000	803	803	803		2.409
- Konsulentydelse (data)	1000	1.500	500			2.000
- Projektmedarbejdere, involvering og kommunikation	1000	1.362	1.362			2.724
- Borgerinvolvering - mødefacilitering, rekruttering og materialer	1000	1.000	1.000			2.000
- Støtte til lokale initiativer	1000	750	750			1.500
- Projektleder, Klimaborgering (tilvalg)	1000	341	681	681	681	2.384
- Klimaborgering, konsulentydelse, rekruttering og afvikling (tilvalg)	1000	200	500	500	500	1.700
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>5.956</b>	<b>5.596</b>	<b>1.984</b>	<b>1.181</b>	<b>14.717</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet om en klimaplan for forbrugsbaserede emissioner. Til Overførselssagen 2021-2022 blev der givet midler til de andre dele af udviklingen af Klimaplan 2035, som omhandler energisystemet (scope 1 og 2) forbundet med udvikling af målet om klimapositivitet og fleksibelt energisystem.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022
Overførselssagen 2021-2022	5.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>5.000</b>

## TM41 Styrket indsats for grøn energiforsyning



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om en styrket indsats for grøn energiforsyning til Budget 2023.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen behandler og godkender varmesager, hvor ansøgerne ønsker at anvende CO<sub>2</sub>-venlige energiløsninger i form af bl.a. udnyttelse af overskudsvarme, varmepumper og jordvarme og lign. til udskiftning og udbygning af fjernvarmenettet samt individuelle projekter. Med dette budgetnotat styrkes indsatsen på området med to ekstra årsværk, hvilket kan bidrage til hurtigere sagsbehandling og dermed, at forvaltningen ikke forsinker realiseringen af energivenlige projekter, herunder konvertering af fjernvarmenettet til mere vedvarende energiløsninger.

En hurtig sagsbehandling og vejledning fremmer mulighederne for at reducere Københavns CO<sub>2</sub>-bidrag og understøtter mulighederne, som borgerne og virksomhederne i København har for at bidrage positivt til klimaindsatsen. Den forventede CO<sub>2</sub>-effekt vil afhænge af de konkrete projekter herunder antal m<sup>2</sup>, og hvilke energiløsninger der erstattes.

Den 1. januar 2021 trådte en ny projektbekendtgørelse i kraft. Den nye projektbekendtgørelse gør det nemmere at ansøge om decentrale varmeløsninger, hvor der gøres brug af egen overskudsvarme (fx overskudsvarme fra køleanlæg) eller vedvarende energikilder herunder varmepumper.

Ændringen i projektbekendtgørelsen samt den teknologiske udvikling af varmepumper og nye vedvarende energikilder har medført en stigende interesse for decentrale energiløsninger, hvilket har medført både en stigning i antallet, men også en øget kompleksitet i varmesager, som Teknik- og Miljøforvaltningen skal behandle. Samtidig arbejder Ørsted og HOFOR aktivt på at få flere store varmepumper til at indgå i og understøtte fjernvarmenettet. Det er projekter, som alle skal igennem en godkendelsesproces af forvaltningen som varmemyndighed, før de kan realiseres.

Således har Teknik og Miljøforvaltningen i 2021 oplevet en fordobling i antallet af sager fra 2019 til 2021, og der forventes yderligere stigninger fremover.



Hver sag tager mellem 3-10 måneder at godkende afhængigt af sagens kvalitet, og om den skal forelægges politisk. Såfremt sagsantallet stiger vil det medføre en risiko for at sagsbehandlingstiden fremøges, hvilket vil påvirke, hvor hurtigt projekterne igangsættes og realiseres.

Yderligere ændrer energiområdet sig i øjeblikket drastisk, og det forventes, at der kan komme ekstra opgaver på varmforsyningsområdet, bl.a. hvis Regeringens udspil "Danmark kan mere 2" vedtages af Folketinget. Ligeledes forventes det med den nuværende geopolitiske situation med krigen i Ukraine og stop for russisk gas, at det er endnu mere relevant med ressourcer til området.

### Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 1,4 mio. kr. i 2023 og frem.

**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
- Styrket sagsbehandling af varmforsyningssager	Service	1.362	1.362	1.362	1.362	5.448
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>5.448</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Styrket sagsbehandling af varmforsyningssager	1000	1.362	1.362	1.362	1.362	5.448
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>5.448</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

#### Henvisninger

Projektbekendtgørelsen: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/1794>

## TM42 Styrke lokale klimaløsninger i hele København gennem Klima Task Force



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om Klima Task Force til Budget 2023.

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. december 2020 initiativerne i "Pakke for energieffektivitet", hvori 2 mio. kr. årligt i fem år blev afsat til Klima Task Forcen (2021-2025). Denne finansiering er primært øremærket til at udmønte puljerne i Pakke for Energieffektivitet. Med dette budgetnotat udvides taskforcen.

### Indhold

Hvis København for alvor skal arbejde med at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i samarbejde med borgerne fremadrettet, skal Klima Task Forcen fastholdes og udvides. Det gælder også den energieffektiviseringsindsats, som understøttes af puljerne i Pakke for energieffektivitet, da der er brug for både at følge iværksatte indsatser til dørs sammen med bygningssejere m.fl. og at udvide og udvikle indsatsen med at energioptimere bygninger i byen.

Klima Task Forcen skal udbrede de bedste klimaløsninger i hele byen. Indsatsen foregår decentralt og kræver en borgernær tilgang med tæt samarbejde med borgere, boligforeninger og lokale virksomheder m.fl.

I initiativ 1 foreslås en udvidelse af Klima Task Forcen, så den kan arbejde med en bydækkende, karrébasert indsats.

I initiativ 2 foreslås en fortsættelse af den nuværende klimaindsats i områdefornyelserne, så der kan ansættes klimamedarbejdere i de to kommende områdefornyelser, Hørgården og Lundtoftegade.

I dag koordinerer Klima Task Forcen nye klimaindsatser i de fire igangværende områdefornyelser Sundby, Bavnehøj, Skjolds Plads og Bispebjerg Bakke, hvor fire klimamedarbejdere er ansat til at løfte opgaven lokalt. Én af disse er finansieret med midler fra "Pakke for Energieffektivitet". De resterende stillinger dækkes af midlertidig finansiering fra EU og medfinansiering fra de nævnte områdefornyelser.

Initiativerne er gensidigt uafhængige, men vil supplere hinanden, hvis de vælges sammen. Begge initiativer vil blive koordineret med lokaludvalg og miljøpunkters miljøindsatser, og vil indtænke et fokus på støtte til grøn omstilling i udsat by.





### **Initiativ 1. Klima Task Force udvides (1,8 mio. kr. årligt i service i 2023-2026)**

Klima Task Forcen udvikles med to udgående Klima Task Force medarbejdere, der gør det muligt at:

- Iværksætte og understøtte længerevarende samarbejder om energioptimering af bygninger, klima- og energifællesskaber, fremme af delebiler og solceller mm. Det vil ske i en bydækkende og karrébaseret tilgang, som målretter indsatsen mod de boligforeninger m.fl., hvor behovet og interessen er størst.
- Igangsætte flere innovative klimapartnerskaber med universiteter, forsyningsselskaber og virksomheder, bl.a. for at kunne skalere indsatser.
- Målrette og forbedre kommunikation om klimadagsordenen ude i byen.
- Tiltrække mere eksternt finansiering til konkrete borgernære klimaprojekter.

Desuden afsættes midler til at afholde workshops og arrangementer samt til kommunikation, som skal sikre inddragelsesprocessen med borgere, virksomheder, ejendoms-ejere og boligforeninger. Afslutningsvis afsættes der midler til eksterne konsulentydelse til fx energiscreening af boligforeninger og lignende ydelser.

### **Initiativ 2. Fortsættelse af Klima Task Force medarbejdere som del af nye områdefornyelser (0,7 mio. kr. i service i 2023 og 1,4 mio. kr. årligt i 2024-2026)**

Med dette initiativ delfinansieres en fortsættelse af indsatsen med lokale klimamedarbejdere i de to nye områdefornyelser i Hørgården og Lundtoftegade. Der afsættes medarbejderressourcer til at integrere understøttelse af den grønne omstilling i udarbejdelse af kvarterplaner i 2023, og til to lokale klimamedarbejdere, der i projektperioden 2024-28 kan arbejde med bl.a. energibesparelser og andre klimafokuserede projekter i hver områdefornyelse. Den resterende nødvendige finansiering af medarbejderne, inkl. de sidste to år, findes i områdefornyelsens budgetter.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Indsatsen er en del af KBH2025 Klimaplanens Roadmap 2021-2025. CO<sub>2</sub>-reduktionen fra indsatsen vil afhænge af de enkelte udvalgte projekter og kan først estimeres ved afslutningen af indsatsen.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på i alt 2,4 mio. kr. i 2023 og 3,1 mio. kr. årligt fra 2024 til 2026.

**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>Initiativ 1. Klima Task Force udvides</i>						
Klimamedarbejdere	Service	1.362	1.362	1.362	1.362	5.448
Workshops, kommunikation og konsulentydelse mv.	Service	400	400	400	400	1.600
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.762</b>	<b>1.762</b>	<b>1.762</b>	<b>1.762</b>	<b>7.048</b>
<i>Initiativ 2. Fortsættelse af Klima Task Force medarbejdere som del af områdefornyelser</i>						
Klimamedarbejdere	Service	681	1.362	1.362	1.362	4.767
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>681</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>4.767</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.443</b>	<b>3.124</b>	<b>3.124</b>	<b>3.124</b>	<b>11.815</b>

### **Risikovurdering**

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



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
Klimamedarbejdere, initiativ 1	1000	1.362	1.362	1.362	1.362	5.448
Workshops, kommunikation og konsulentydelse mv., initiativ 1	1000	400	400	400	400	1.600
Klimamedarbejdere, initiativ 2	1000	681	1.362	1.362	1.362	4.767
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>2.443</b>	<b>3.124</b>	<b>3.124</b>	<b>3.124</b>	<b>11.815</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2021	2022	2023	2024	2025
Budget 2017 (Redefineret af BR 10. december 2020)	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>

## TM43 Partnerskab om elbesparelser i handels- og serviceerhverv



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om partnerskaber om elbesparelser i handels- og serviceerhverv til Budget 2023.

### Indhold

Med indsatsen indledes en dialog med brancheorganisationer og leverandører af elforbrugende produkter og energiløsninger til mellemstore og store handels- og serviceerhverv i København. Hensigten er at undersøge, om der er interesse for at indgå et langsigtet partnerskab om elbesparelser og fleksibelt elforbrug blandt erhvervenes medlemmer eller kunder, såsom hoteller, restaurantkæder, shopping centre, butikskæder og leverandører af elforbrugende produkter. Det overordnede formål med partnerskabet er at bidrage til at nå KBH2025 Klimaplanens elspare mål og mål om et fleksibelt elforbrug. Københavns Kommunes rolle i partnerskabet vil være at facilitere et samarbejde, hvori det indgår at opnå viden, der bidrager til at nedsætte elforbruget i kommunens egne ejendomme.

Partnerskabet sammensættes af aktører, der har potentiale til at kunne skalere en indsats op. Fokus vil være energibesparende og løsninger til ventilation, rumkøling, køle- og fryseskabe og belysning, da undersøgelser har vist, at det største elforbrug ligger her. Desuden vil der være fokus på teknologiske løsninger, der kan indføre fleksibilitet i elforbruget, og på indsatser, der også kan give værdi for Københavns Kommune, fx Københavns Ejendomme & Indkøb. Indsatsområderne i partnerskabet vil skulle tilrettelægges i dialog med aktørerne indenfor handels- og servicebranchen, men vil fx kunne omfatte:

- Identifikation af energisparepotentiale.
- Indkøb og brug af energibesparende produkter.
- Nudging af personale til fremme af energirigtig adfærd.
- Afdækning af finansieringsløsninger.

Første skridt vil være at undersøge interessen for og formen på partnerskabet i begyndelsen af 2023 og herefter igangsætte partnerskabet. Det er nødvendigt forinden at afdække den retlige ramme for Københavns Kommunes deltagelse i det specifikke partnerskab, så det sikres, at kommunen har et lovligt kommunalt formål med sin deltagelse, og at de enkelte dele af partnerskabet er relevante for kommunens offentlige opgavevaretagelse. Konsolidering og drift forventes at kunne ske fra 2024 og frem, hvis der er opbakning



blandt aktørerne. Indsatsen vil bygge videre på Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer med tidligere samarbejder med mindre handels- og serviceerhverv i København samt Energispring partnerskabet.

Teknik- og Miljøudvalget vil ultimo 2023 få forelagt resultater af undersøgelsen og anbefalinger til partnerskabets sammensætning og form, herunder retlig ramme og vurdering af behov for midler til implementering i 2024 og frem, såfremt der er interesse for partnerskabet. Yderligere finansiering til implementering vil kunne indgå i kommende budgetforhandlinger.

Indsatsen indgår i Tillæg til KBH2025 Klimaplanens Roadmap 2021-2025. Den bidrager til at opfylde KBH2025 Klimaplanens mål om, at handels- og serviceerhverv skal spare 20 % på elforbruget i perioden 2010-2025. CO<sub>2</sub>-reduktionen fra indsatsen vil afhænge af interessen for partnerskabet og kan først estimeres, når aktiviteter i et partnerskab er fastlagt.

### Økonomi

Indsatsen har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. i 2023.

**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
- Et årsværk	Service	681				681
<b>Udgifter i alt</b>	<b>Service</b>	<b>681</b>				<b>681</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Et årsværk	Service	681				681
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>681</b>				<b>681</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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



**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM192 Afdækning af muligheder for at begrænse antal beboerlicenser

### Beboerlicens



Til dig der bor i betalingsområdet og ønsker en årlig beboerlicens.

### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på en juridisk afklaring af muligheden for at begrænse antallet af beboerlicenser til én beboerlicens pr husstand samt mulighederne for at justere antallet af beboerlicenser til et bestemt, begrænset antal beboerlicenser. Ved sidstnævnte ønskes også afklaring af, om der kan indføres en venteliste, hvis der er flere beboere, der ønsker en beboerlicens, på samme vis, som det er tilfældet i Amsterdam.

### Indhold

Beboerlicenser giver beboere i betalingsområdet mulighed for at parkere på offentlige parkeringspladser i deres nærområde til en reduceret pris. Det er i dag muligt at have flere beboerlicenser tilknyttet samme adresse (husstand), dog kan der maksimalt udstedes 1 beboerlicens pr. voksen pr. adresse. I marts 2022 var der udstedt to eller flere beboerlicenser til 3.550 adresser. Til sammenligning er der 43.015 adresser, hvortil der kun er udstedt én beboerlicens.

Dette budgetnotat omfatter midler til at udføre en juridisk afdækning af, hvordan det administrativt kan håndteres at begrænse antallet af de beboerlicenser, Københavns Kommune udsteder.

Kommuner kan, jf. Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje, stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser, herunder begrænse antallet af beboerlicenser til en per husstand.

Som udgangspunkt defineres en husstand som bestående af en eller flere personer, der bor på samme adresse. Alle personer på adressen regnes med til husstanden uanset familieforhold.

Den juridiske afklaring omfatter en afdækning af, hvilke konsekvenser en begrænsning i antallet af licenser defineret efter husstand vil have på udstedelse af licenser til fx personer i boliger med flere husstande (flerfamiliehuse, kollektiver mv).

Den juridiske afdækning vil desuden undersøge, hvordan der inden for lovens rammer kan sættes et loft over antallet af licenser, der kan udstedes, samt hvilken administrativ praksis der kan indføres for at sikre ligebehandling i sagsbehandlingen i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige principper, hvis der er flere personer, der ønsker beboerlicens, end loftet tillader, fx en ventelisteordning. Forvaltningen vil indhente erfaringer fra blandt andet Amsterdam, Brighton og andre relevante byer.



Teknik- og Miljøudvalget vil få fremlagt en afrapportering af de juridiske muligheder og et forslag til en eller flere modeller for begrænsning af antal beboerlicenser senest i maj 2023. Eventuelle bestillinger på indførelse af en begrænsning i antallet af beboerlicenser kan indgå i forhandlingerne om Budget 2024.

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

### Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,1 mio. kr. i 2023. Initiativet forventes færdigt og afrapporteret i maj 2023.

**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>Initiativ 1. Afdækning af muligheder for begrænsning af beboerlicenser</i>						
- Juridisk kortlægning og udarbejdelse af administrativ praksis	Service	125				125
<b>Udgifter i alt</b>		<b>125</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>125</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Juridisk afdækning og administrativ praksis	1000 - ordinær drift	125				125
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>125</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>125</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM198 Foranalyse af indførelse af nulemissionszoner



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om en foranalyse og udarbejdelse af forslag til indførelse af nulemissionszoner i København til Budget 2023.

### Indhold

Med den statslige aftale *Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling* fra september 2021 blev det besluttet at sikre lovhjælp til indførelse af nulemissionszoner.

Der er i juni 2022 sendt et lovforslag i høring, og det forventes, at lovforslaget behandles af Folketinget ultimo 2022. Lovforslaget lægger op til, at kommunerne kan vælge at indføre nulemissionszoner udelukkende for persontrafik eller for al trafik, og at det vil være muligt at indføre flere zoner i kommunen. Processen for etablering af zonerne forventes at følge en model, hvor kommunen udarbejder et forslag til nulemissionszoner samt redegør for effekter og konsekvenser. Herefter sendes forslaget i offentlig høring med en efterfølgende høring af miljøministeren.

Ud fra indholdet i lovforslaget og forventning til, hvornår lovgivningen kan træde i kraft, vil det i første omgang være relevant at afsætte midler til at gennemføre en foranalyse af mulige nulemissionszoner samt til udarbejdelse af forslag til relevante zoner. Herved vil Københavns Kommune være klar til at sende forslag om nulemissionszoner i høring, når lovgivningen træder i kraft. Omkostninger til etablering, administration og håndhævelse afhænger af de muligheder, som den kommende lovgivning fastlægger, er ikke medtaget i dette budgetnotat.

### **Foranalyse og forslag til nulemissionszoner (0,8 mio. kr. i anlæg)**

For at kunne etablere nulemissionszoner skal der udarbejdes et eller flere forslag til zoner, som kan sendes i offentlig høring. Forslagene forventes at skulle indeholde en detaljeret beskrivelse af zonerne, redegørelse for påvirkning af eksisterende trafik, effekter på miljøet, konsekvenser for erhvervsøkonomi og berørte borgere samt beskrivelse af implementeringsproces. Hertil er der behov for at gennemføre en foranalyse, som kan kortlægge mulige zoner og hvilke køretøjer, der omfattes. Desuden indarbejdes muligheder for med tiden at udvide kravene i en zone fx fra at gælde persontrafik til at gælde al trafik og/eller udvide det geografiske omfang af en zone. På baggrund af foranalysen udarbejdes konkrete forslag til de nulemissionszoner, som Københavns Kommune ønsker. Udgangspunktet vil være følgende zoner, som kan suppleres med andre relevante forslag:





- Central zone, fx Middelalderbyen, hvor der i første omgang kan foreslås krav til persontrafik. Dette kan have synergier med projektet *Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen* (Borgerrepræsentationen 20. august 2020).
- Mikrozoner, der gælder al trafik og gradvist kan udvides geografisk. Her kan tages udgangspunkt i de børnelivszoner, der er udpeget i projektet *Ren luft i børnelivszoner*. (Sundheds- og Omsorgsudvalget 22. juni 2021).

Der søges om midler til at udarbejde foranalyse og forslag til nulemissionszoner i form af:

- Kortlægning og udvælgelse af mulige zoner og krav til køretøjer.
- Konsekvensberegninger, herunder modelberegninger af trafikale effekter og beregninger af konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udledning og luftforurening.
- Redegørelse for erhvervsøkonomiske konsekvenser og konsekvenser for berørte borgere.
- Valg af zoner og udarbejdelse af forslag til nulemissionszoner.
- Beskrivelse af implementeringsproces, herunder inddragelse af politi, lokaludvalg og andre interessenter.
- Anlægs- og driftsøkonomi.
- Høringsproces i henhold til den kommende lov.

Foranalysen igangsættes med udmøntning af midlerne, og når lovforslaget godkendes, forventeligt ultimo 2022, præciseres indhold i og konsekvenser af forslag til nulemissionszoner i København. Bekendtgørelse til udmøntning af loven forventes klar den 1. april 2023.

Herefter færdiggøres forslag til nulemissionszoner og fremlægges for Borgerrepræsentationen, inden det sendes i offentlig høring og efterfølgende høring hos miljøministeren. Ifølge lovforslaget kan kravene i nulemissionszoner tidligst træde i kraft den 1. juli 2024.

Det vil for dette konkrete projekt ikke være muligt at give et fagligt meningsfuldt estimat for anlægsøkonomien i et kommende anlægsprojekt, før det præcise indhold i lovforslag og bekendtgørelse foreligger og foranalysen er udarbejdet.

En evt. kommende nulemissionszone i Middelalderbyen vurderes potentielt at kunne reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i Københavns Kommune med estimeret omkring 2.000 tons CO<sub>2</sub>.

### Økonomi

Foranalyse og udarbejdelse af forslag har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2023. Foranalyse og forslag samt politisk proces og høring forventes færdig i december 2023.

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

**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>Foranalyse og forslag til nulemissionszoner</i>						
- Anlæg	Anlæg	840				840
<b>Udgifter i alt</b>		<b>840</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>840</b>



## Risikovurdering

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

Der er risiko for, at de lovgivningsmæssige rammer forsinkes, og derved vil store dele af foranalysen ligeledes blive forsinket. Det vurderes dog, at dette ikke vil påvirke udgifterne til foranalysen. Der er også risiko for, at lovforslaget ikke bliver besluttet. I så fald skal der ikke udarbejdes forslag til zoner, men kortlægning og beregninger kan anvendes til andre mobilitetsprojekter, fx *Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen*, *Handlingsplan for ladeinfrastruktur* og *C40 luftdeklarationen*.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. – 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	500				500	500*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	340				340	340*
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>840</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>840</b>	<b>840*</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

### Henvisninger

["Orientering om nulemissionszoner"](#) til Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget (12. april 2021).

["Orientering om lovforslag om nulemissionszoner mv."](#) til Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget (26. august 2022).

## TM207 Tiltag om at bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2023 med afsæt i indsatserne fra Tema 1 i Handlingsplan for Biodiversitet, som er i offentlig høring frem til 18. september 2022 med henblik på endelig vedtagelse i Borgerrepræsentationen i december 2022. Indsatserne går på at bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet i byen.

### Indhold

Budgetnotatet vil bidrage til at styrke naturplejeindsatsen i København. I forbindelse med arbejdet med øget biodiversitet foreslås en fordobling naturplejeindsatsen, som i de sidste 21 år har været en pulje på 1 mio. kr. årligt.

Omkring 25 % af Københavns samlede areal består af offentligt tilgængelige grønne arealer. København har godt 2,60 km<sup>2</sup> sø-areal, ca. 88 km vandløb, ca. 148 km havne og kyststrækninger, samt omkring 7,77 km<sup>2</sup> beskyttede naturtyper i byens parker, kirkegårde og naturområder. Det er rekreative uderum, som københavnernes bruger til ophold, udfoldelse og oplevelser. Men det er også arealer, hvor der skal være plads til levesteder, føde og skjul for dyr, planter og en række levende organismer.

Naturplejeopgaverne er tiltag, der er omtalt i udviklingsplanerne for de grønne områder. Projekterne udvælges og koordineres med udviklingsplaner og naturrapporter for byens grønne områder. Naturplejeindsatsen kan for eksempel være paddehuller, rørslåning, skovbrynspleje, bekæmpelse af invasive arter med videre.

Med dette budgetnotat foreslås der afsat ekstra midler til at øge naturplejeindsatsen med henblik på at bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet i naturområderne. En fordobling af den eksisterende pulje til naturplejeindsatsen vil gøre det muligt at realisere flere af de anbefalede naturplejeindsatser i udviklingsplanerne for de grønne områder. Det vil også gøre det muligt at realisere større naturgenopretningsprojekter, som det ikke er muligt at løfte via de nuværende midler. Eksempelvis reetablering af fugleløer i Vestmosen, Utterslev Mose eller at fjerne faskiner og reetablere brinker samt oprensning af kanaler i Degnemosen. Naturplejeindsatsen vil dermed kunne fremme naturlige dynamikker og processer i flere områder.



Arbejdet med naturplejeindsatsen forankres lokalt bl.a. gennem samarbejde med lokaludvalgene, og der udarbejdes årligt en redegørelse med orientering om naturplejeindsatsen til det Grønne Råd.

En vedtagelse af budgetnotatet vil medvirke til at realisere strategiens handleplan 2022-2025 om at bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet gennem en fordobling af naturplejeindsatsen i løbet af indsatsperioden.

Derudover understøtter følgende andre budgetnotater til Budget 2023 tema 1 i handleplanen om at bevare og forbedre eksisterende biodiversitet:

- *TM39 Genopretning af byens grønne områder – det levende og grønne*, hvor der bl.a. er fokus på at genoprette de mest nedslidte, artsfattige bevoksninger og busketter samt arealer med græs.
- *TM100 Pulje til udskiftning af træer og buske i grønne områder* med fokus på hjemmehørende og blomstrende arter, der understøtter handleplanens indsats vedr. transformering af monokulturer.
- *TM47 Biodiversitetsstrategi* går på bl.a. kortlægning af biodiversitet i kommunale grønne arealer og byudviklingsområder, hvor Teknik og Miljøforvaltningen vil vurdere, hvordan der kan udpeges arealer og generelle retningslinjer for at bevare og beskytte eksisterende biodiversitet. Retningslinjer og udpegede arealer vil blive brugt til forslag til generelle retningslinjer med tilhørende kortbilag til ny kommuneplan.
- *TM208 Tiltag på at skabe ny biodiversitet i byen* om at fremme habitatplanlægning (planlægning for nye og eksisterende levesteder) for havn og kyst.

Styrkelse af biodiversitet via naturpleje og naturgenopretning på kommunens eksisterende arealer er gennemføres såfremt det er finansieret i Økonomiforvaltningen.

## Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,3 mio. kr. årligt i 2023 og frem. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

Eksekvering af anlægsprojekter 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
- Øget naturplejeindsats	Service	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
- Projektledelse	Service	340	340	340	340	1.360
- Afledt drift og vedligehold	Service	30	30	30	30	120
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.370</b>	<b>1.370</b>	<b>1.370</b>	<b>1.370</b>	<b>5.480</b>

## Risikovurdering

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



**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Øget naturplejeindsats	TMU	1000 Ordinær drift	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
- Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	340	340	340	340	1.360
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.340</b>	<b>1.340</b>	<b>1.340</b>	<b>1.340</b>	<b>5.360</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift	30	30	30	30	120
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>120</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Naturplejeindsatsen i kommunens naturområder har i mere end 21 år været funderet i en pulje på 1 mio. kr. i service.

## TM208 Tiltag på at skabe ny biodiversitet i byen



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om at skabe ny biodiversitet i byen primært med fokus på den blå biodiversitet i og omkring havnearealerne samt om at få etableret partnerskaber om biodiversitet med baggrund i forslag til *Biodiversitet i København, strategi 2022 - 2050* med tilhørende *Handleplan 2022 - 2025*.

Teknik- og Miljøudvalget har den 20. juni 2022 godkendt forslagene til udsendelse i offentlig høring frem til den 18. september 2022 med henblik på endelig vedtagelse i Borgerrepræsentationen i december 2022. Budgetnotatet bidrager til at realisere strategien og understøtter mål og tema om at skabe ny biodiversitet i byen.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder tre initiativer, der skal medvirke til at fremme naturbaseret stormflodsikring i syd/Kalveboderne, biodiversitetsinitiativer langs havn og kyst samt forberede etablering af partnerskaber om biodiversitet.

En igangsætning af budgetinitiativerne vil medvirke til at kunne realisere strategiens handleplan 2022 - 2025 om:

- Samlet habitatsplan for havn og kyst (planlægning for nye og eksisterende levesteder).
- Ideudviklingsprojekt om at fremme biodiversitet langs havn og kyst i overgangszoner mellem land og vand (analyse og ideudvikling).
- Testprojekter om naturbaseret stormflodssikring i syd/Kalveboderne.
- Partnerskab om havnens biodiversitet i samarbejde med bl.a. By & Havn.
- Indgå partnerskaber med byens store grundejere m.fl.

Initiativerne vil blive koordineret med arbejderne om stormflodsikring i syd og byudvikling langs Københavns havn og kysten mod nord. Arbejdet forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen. Alle initiativer vil blive udført i samarbejde med By & Havn.

Der vil være en samlet tilbagemelding om initiativerne i forbindelse med den årlige statusberetning om biodiversitet, som forelægges Borgerrepræsentationen forud for næste års budgetforhandlinger.



**Initiativ 1: Screening af biodiversitet i Kalveboderne, Københavns Havn og nordlige kyster (1,5 mio. kr. i service)**

Analysen af biodiversitet langs kyst og i havn skal medvirke til at skabe et samlet billede af den eksisterende biodiversitet med levesteder, fødesøgningsområder for dyr og plante m.m. Kortlægningen vil bl.a. også se på hvad der skal bevares, beskyttes, forbedres samt genopretningstiltag i forbindelse med havvandssikring og byudvikling i øvrigt. Ligeledes udpeges potentialeområder for at fremme biodiversitet, læring om natur samt sikre naturoplevelser og adgang til rekreative naturoplevelser.

Kortlægning og en helhedsanalyse af Kalveboderne vægtes højest både langs kyst og i havet på tværs af kommunegrænser for at kunne samkøres og understøtte stormflodssikring mod syd. Kortlægning og analyser koordineres med igangværende og nye kortlægningsarbejder af biodiversitet i havnen og ved kyst. Kortlægning af levesteder og arter i havn og kyst skal kunne benyttes som baggrundsmateriale til at udarbejde en samlet udviklings- og handleplan for biodiversitet langs havn og kyst. Analysearbejdet igangsættes i starten af 2023 og forventes afsluttet i slutningen af 2023. Der vil eventuelt kunne bestilles budgetnotat til Budget 2025 på en samlet udviklingsplan for det salte vand. Det vil dog afhænge af kobling til strategiens andre initiativer.

Ovenstående initiativ er en forudsætning for punkterne 2.10 Testprojekter om naturbaseret stormflodssikring i syd/ Kalveboderne og 2.13 Ideudviklingsprojekt om at fremme biodiversitet langs havn og kyst i overgangszoner mellem land i Biodiversitetsstrategiens handleplan. Ligeledes understøtter initiativet punkt 2.9 Partnerskab om havnens biodiversitet, som beskrives nedenfor.

**Initiativ 2: Analyse og afklaring om partnerskaber om biodiversitet med byen (0,4 mio. kr. i service)**

En analyse skal afklare behov, formål og deltagerkreds for at etablere partnerskaber om biodiversitet i havnen samt partnerskaber om biodiversitet med byens store grundejere.

Afklaringsarbejdet sker med baggrund i Biodiversitetsstrategien og -handleplan, eventuelle etablerede samarbejder og i samarbejde med mulige deltagere og eksisterende samarbejdspartnere fx Havhøst. Arbejdet skal resultere i, at der udarbejdes forslag til partnerskabsaftaler med et tydeligt fælles formål, og hvor deltagerkredsen har forhåndsgodkendt aftalernes indhold samt anbefaling om igangsættelse. Arbejdet igangsættes i starten af 2023 forventes afsluttet efteråret 2023.

Initiativet imødekommer handlingsplanens punkter 2.12 Indgå partnerskaber med byens store grundejere m.fl. og 2.9 Partnerskab om havnens biodiversitet i samarbejde med bl.a. By & Havn.

**Initiativ 3: Testprojekt såsom naturbaserede stormflodssikring i Teglværkshavnen m.fl. (2 mio. kr. i anlæg)**

Der udføres et eller flere testprojekter bl.a. i Teglværkshavnen for at teste, hvordan der kan arbejdes med erstatningsnatur og teste virkningen af forskellige løsninger. Der forventes fx et arbejde med sandrev/banker eller stenrev. Projektet idéudvikler fra starten af 2023 med henblik på udførsel i løbet af 2023. Herefter vil virkning af projekterne blive dokumenteret over en treårige periode.

Testprojektet skal fremme biodiversitet og medvirke til at afklare, hvilken erstatningsnatur der kan etableres i Kalveboderne. Testprojekter forudsætter accept af grundejer og vil ske i samarbejde med By & Havn.

Ovenstående initiativ bidrager til punkt 2.10 Testprojekter om naturbaseret stormflodssikring i syd/ Kalveboderne i biodiversitetsstrategiens handleplan.



## Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i 2023 samt 0,1 mio. kr. årligt i 2024-2026. Initiativ 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,7 mio. kr. i 2023.

**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>Initiativ 1. Screening af biodiversitet i Havn og Kyst</i>						
- Udvikling, Koordinering	Service	500				500
- Kortlægning og opsamling	Service	1.000				1.000
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>
<i>Initiativ 2. Foranalyse og afklaring om partnerskaber</i>						
- Afklaring med interessenter	Service	100				100
- Udarbejdelse af forslag til partnerskabsaftaler	Service	300				300
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>400</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>400</b>
<i>Initiativ 3. Testprojekt som naturbaserede stormflodsikring i Teglværkshavnen</i>						
- Ideudvikling	Anlæg	500				500
- Udførelse	Anlæg	1.200				1.200
- Dokumentation	Service	0	100	100	100	300
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>1.700</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>2.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.600</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>3.900</b>

## Risikovurdering

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





**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Ideudvikling/ Projektering, Initiativ 3	2000 Ordinær anlæg	500				500	500*
- Udførelse, Initiativ 3	2000 Ordinær anlæg	1.200				1.200	1.200*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.700</b>	<b>1.700*</b>
<i>Serviceudgifter</i>							
Udvikling, Koordinering, Initiativ 1	1000 Ordinær drift	500				500	
Kortlægning og opsamling, Initiativ 1	1000 Ordinær drift	1.000				1.000	
Afklaring med interessenter, Initiativ 2	1000 Ordinær drift	100				100	
Udarbejdelse af forslag til partnerskabsaftaler, Initiativ 2	1000 Ordinær drift	300				300	
Dokumentation, initiativ 3	1000 Ordinær drift	0	100	100	100	300	
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>1.900</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>2.200</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

## TM227 Skærpelse af miljøzonekrav til at omfatte dieseldrevne personbiler



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om skærpelse af kravene i Miljøzonen til at omfatte dieseldrevne personbiler.

Med ændringen af Miljøbeskyttelsesloven den 22. marts 2022 kan København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg kommuner skærpe kravene i deres respektive miljøzoner til også at omfatte dieseldrevne personbiler. Borgerrepræsentationen besluttede den 23. juni 2022 at sende et forslag om dette i annoncering i 8 uger frem til 22. august 2022 med forslag om en forventeligt ikrafttrædelsesdato 1. oktober 2023. Forvaltningen fremlægger indstilling med bemærkninger fra annonceringen til politisk godkendelse i Borgerrepræsentationen forventeligt 1. december 2022.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder to initiativer.

- Initiativ 1: Landsdækkende og lokal information om de skærpede krav
- Initiativ 2: Eftermontering og drift af partikelfiltre på kommunens egne køretøjer

Ifølge rapport fra National Center for Miljø og Energi kan indførelse af det nye krav om partikelfiltre på ældre dieseldrevne personbiler medføre en reduktion på omkring 40 % i partikelforurening fra udstødning og 10 % reduktion af NOx fra udstødning i forhold til udstødningen fra alle køretøjer (beregnet for 2022).

Samlet vil de nye krav til ældre dieseldrevne personbiler og de nuværende miljøzonekrav til lastbiler, busser og varebiler samt fremrykning af trinkravet (jf. nedenfor) forventeligt reducere partikelforureningen fra udstødning med omkring 60 % og NOx forureningen fra udstødning med omkring 20 % i forhold til udstødningen fra alle køretøjer (beregnet for 2022). Forslaget vurderes at have en lille indirekte klimaeffekt, da miljøzoner understøtter en generel fornyelse af bilparken.

### **Initiativ 1: Landsdækkende og kommunal information om de skærpede krav (0,9 mio. kr. i anlæg)**

Grundet behov for ensartet landsdækkende kommunikation og ensartede regler i miljøzonerne, anbefaler forvaltningen, at Københavns Kommune gennemfører en eventuel implementering af kravet om partikelfiltre på dieseldrevne personbiler i samme takt som de andre miljøzonekommuner, med ikrafttrædelse d. 1. oktober 2023.



Det er jf. lovgivning nødvendigt med en varslingsperiode på minimum 9 måneder. Skal implementeringen i København følge de andre kommuner, er det derfor nødvendigt af der afsættes midler ved Budget 2023.

Miljøzonekommunerne er forpligtiget jf. lov om Miljøbeskyttelse at varetage den nationale og lokale information om de nye skærpede krav. Sund & Bælt skal jf. loven varetage informationsindsatsen for miljøzone-kommunerne og vil forventeligt ultimo 2022 sende breve om skærpelsen målrettet alle de berørte køretøjsejere ud i e-boks, udarbejde informationsmateriale samt foretage en opdatering af [www.miljozoner.dk](http://www.miljozoner.dk). Denne lovpligtige informationsindsats betales af miljøzonekommunerne fordelt efter indbyggertal. Københavns Kommunes udgift til dette er på 0,6 mio. kr. samt årlig udgift på 52.000 kr. fra 2024 til drift af [www.miljozoner.dk](http://www.miljozoner.dk)

Desuden udvikler Sund & Bælt et koncept til lokale informationskampagner, som kommunerne betaler for gennemførelsen af særskilt. Der skal afsættes 0,25 mio. kr. til gennemførelse af informationskampagnen lokalt. Frederiksberg Kommune afsætter ligeledes ca. 40.000 kr. til denne indsats, jf. fordeling efter indbyggertal.

Initiativet kan kun vælges, såfremt der også afsættes midler til enten initiativ 2 eller et af initiativerne i *TM139 Omstilling af kommunens dieseldrevne køretøjer til fossilfrie køretøjer*.

### **Initiativ 2: Eftermontering og drift af partikelfiltre på kommunens egne køretøjer (1,3 mio. kr.)**

Forvaltningerne i Københavns Kommune råder over i alt 36 dieseldrevne minibusser indregistreret som personbiler (Børne- og Ungdomsforvaltningen: 15 køretøjer; Socialforvaltningen; 13 køretøjer og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen: 8 køretøjer), der ikke har påsat partikelfiltre. Disse vil derfor ikke leve op til eventuelle nye krav pr. 1. oktober 2023.

Dette initiativ indeholder derfor midler til eftermontering af partikelfiltre på de 36 minibusser samt leje af erstatningskøretøjer i monteringsfasen. Midlerne til montering af partikelfiltre tilfalder Teknik- og Miljøforvaltningen, som koordinerer indsatsen på tværs af forvaltningerne.

For at et partikelfilter fungerer efter hensigten skal dette efterses og renses årligt, hvorfor der også skal afsættes afledt drift til dette.

Initiativet er gensidigt udelukkende med *TM139 Omstilling af kommunens dieseldrevne køretøjer til fossilfrie køretøjer*.

### **Økonomi**

Initiativerne har samlede estimerede anlægsudgifter på i alt 1,6 mio. i 2023. Initiativ 2 har estimerede serviceudgifter på 0,2 mio. kr. i 2023. Initiativerne forventes ibrugtaget i oktober 2023. Der skal som en konsekvens af initiativerne tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2024 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2025 og frem.

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

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1 - Informationskampagne</i>							
Sund og Bælt, fælles kommunalt samarbejde	Anlæg	600					600
Udførsel af lokal kampagne	Anlæg	250					250
- Afledt drift og vedligehold af fælles kommunale hjemmeside	Service		52	52	52	52	208
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>850</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>1.058</b>
<i>Initiativ 2 - Opgradering af egne køretøjer</i>							
Eftermontering af partikelfiltre	Anlæg	715					715
Leje af erstatningskøretøjer	Service	200					200
Afledt drift på partikelfiltre	Service		105	93	81	69	348
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>915</b>	<b>105</b>	<b>93</b>	<b>81</b>	<b>69</b>	<b>1.263</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.765</b>	<b>157</b>	<b>145</b>	<b>133</b>	<b>121</b>	<b>2.321</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, 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	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg	715					715	715*
- Sund og Bælt, fælles kommunalt samarbejde, initiativ 1	TMU	2000 Ordinær drift	600					600	600*
- Udførsel af lokal infokampagne, initiativ 1	TMU	2000 Ordinær drift	250					250	250*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.565</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565*</b>
<i>Serviceudgifter</i>									
- Leje af erstatningskøretøjer, initiativ 2	TMU	1000 Ordinær drift	200					200	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	



Afledte serviceudgifter									
Drift og vedligehold af fælles kommunal hjemmeside, initiativ 1	TMU	1000 Ordinær drift		52	52	52	52	208	
Afledt drift på partikelfiltre, initiativ 2	TMU	1000 Ordinær drift		105	93	81	69	348	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>157</b>	<b>145</b>	<b>133</b>	<b>121</b>	<b>556</b>	

### 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 blev i forbindelse med Budget 2005 afsat 20,0 mio. kr. i perioden 2005-2008 til indførelse af miljøzoner i København Kommune med partikelfilterkrav på ældre lastbiler og busser. De uforbrugte midler blev regnskabsforklaret og returneret til kommunekassen.

I forbindelse med Budget 2020 blev der afsat 23,9 mio. kr. til skærpede partikelfilterkrav på lastbiler og varebiler.

(1.000 kr., løbende p/l)	2005	2006	2007	2008	2019	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2005	5.000	5.000	5.000	5.000					
Budgetaftale 2020					172	9.884	3.315	3.267*	7.358*
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>172</b>	<b>9.884</b>	<b>3.315</b>	<b>3.267</b>	<b>7.358</b>

\* Alle uforbrugte midler regnskabsforklares og returneres til kommunekassen.

## 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-reduktion har for den generelle fremkommelighed. Da virkemidlerne til reduktion af CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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. Udpejning af strækninger/områder med særlige udfordringer eller særligt potentiale i forhold til at reducere CO<sub>2</sub>, støj og luftforurening samt i forhold til at skabe bedre rammer for alternativer til fossil biltrafik.
3. Udpejning af centrale indsatser og greb, der kan reducere CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 b.l.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
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.705</b>	<b>1.680</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.385</b>

### 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*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.025</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.025</b>	<b>2.025*</b>
<i>Serviceudgifter</i>									
- Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	U	340	340			680	
- Projektledelse	ØU	1118 - Økonomisk forvaltning	U	340	340			680	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>680</b>	<b>680</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.360</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

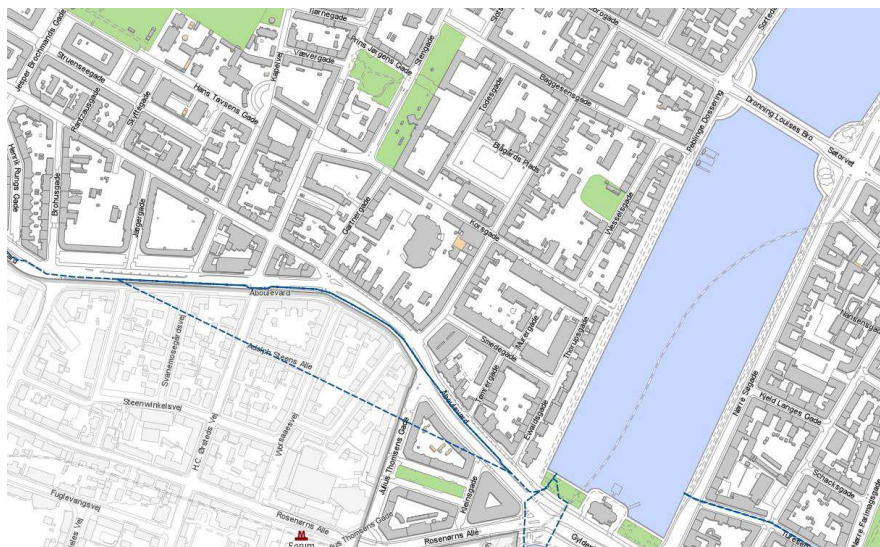
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM225 Foranalyse af et rensningsanlæg ved Ladegårdsåen



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om en foranalyse af et rensningsanlæg ved Ladegårdsåen med det formål at rense regnvand inden tilledning til Ladegårdsåen eller De indre Søer. Det vil sikre tilstrækkeligt med rent vand til De indre Søer, øge vandgennemstrømningen i søerne, sikre en større gennemstrømning i Ladegårdsåen samt en bedre udnyttelse af regnvand fra oplandet til Ladegårdsåen.

### Indhold

Budgetnotatet omfatter en foranalyse af mulighederne og realiserbarheden for at kunne etablere et rensningsanlæg ved Ladegårdsåen, der skal fokusere på vand i det tilstødende opland til Ladegårdsåen med en placering ved udløbet af Ladegårdsåen i Peblinge Sø eller i Ågadeparken. Rensningsanlægget skal primært rense afstrømmende regnvand for det tilstødende opland til Ladegårdsåen, men kan også tåntænkes en rolle med at rense søvand, som recirkuleres gennem rensningsanlægget.

I de senere år har der været generelle udfordringer med tilstrækkelig tilledning af vand til De indre Søer, der som en konsekvens deraf har oplevet lave vandstande i tørre perioder. De skybruds- og klimatilpasningsprojekter, som i Københavns Kommunes Skybrudsplan var tiltænkt at skulle afvande til søerne, er stødt på udfordringer med at kunne overholde de miljøkvalitetskriterier, som de målsatte søer er underlagt. Derfor er projekterne for nogens vedkommende ændret, så de ikke længe skal afvande til søerne, men har fundet andre løsninger. Derved mister søerne et tiltrængt bidrag af vand. Et strategisk velplaceret rensningsanlæg vil kunne løse nogle af de problemer, der er forbundet med at kunne levere vand med den rette kvalitet til De indre Søer.

Foranalysen vil indeholde en forundersøgelse af muligheden for og gevinsten af et rensningsanlæg ved Ladegårdsåen set ud fra følgende parametre:

1. Specifikationer for hvad rensningsanlægget skal kunne yde og levere.
2. Strategisk bedste placering af et rensningsanlæg i forhold til de krav, som et rensningsanlæg kræver og skal kunne løse.



3. Fysiske og pladsmæssige forhold, dvs. er det plads til et rensningsanlæg på det pågældende sted?
4. Beregninger af mængden af regnvand, som det er muligt at lede til rensningsanlægget, og hvilken effekt det vil have på vandstanden i søerne.
5. En afdækning af behovet for renseseffekt og de forskellige renseteknologier, som findes på markedet og kan anvendes for at imødekomme de stillede krav. Renseteknologien skal også kunne indpasses i det område, hvor det etableres. Fx kan et biologisk anlæg anvendes i det grønne område i Ågadeparken.
6. Gevinst ved en recirkulering af vand i Ågadeparken og/eller fra søerne for yderligere rensning, når det ikke regner, så anlægget udnyttes økonomisk og miljømæssigt bedst muligt.
7. Afdækning af behov for myndighedsmæssige krav til udledning, fredninger og naturbeskyttelse.
8. Samspil med andre projekter som planlægger at lede vand til søerne, herunder til Sortedamssøen og grundvand fra Lersøkilden i Lersøparken via Lygte å og Ladegårdsåen.
9. Et estimat af omkostningerne ved etablering af et rensningsanlæg inklusive tilførselsledninger til regnvand mm. Baseret på erfaringer fra tidligere undersøgelser forventes de fremtidige anlægsomkostninger ved etablering af et rensningsanlæg at beløbe sig til ca. 50-60 mio. kr. Dette er et usikkert estimat, som kvalificeres yderligere som del af foranalysen.
10. En samfundsøkonomisk beregning af den opnåede miljømæssige og hydrologiske gevinst i forhold til de økonomiske omkostninger.

Resultaterne af foranalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget forud for behandlingen af forhandlingerne om Budget 2024.

### Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2023. Foranalysen forventes færdig i 2023.

**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>Rensningsanlæg ved Ladegårdsåen</i>						
Foranalyse	Anlæg	500				500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>

### Risikovurdering

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



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Projektering	2000 Ordinær anlæg	400				400	400
Udgifter til bygherreorganisation	2000 Ordinær anlæg	100				100	100
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>500</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

I Overførelsessagen 2021-2022 blev der bevilget 800.000 kr. til en foranalyse af anvendelse af grundvand under Lersøparken med det formål at kunne aflede rent grundvand til De indre Søer via Lygte å og Ladegårdsåen. Projektet omfatter også en undersøgelse af mulighederne for placering af et rensningsanlæg i Lersøparken og alternative steder, herunder Ladegårdsområdet. Foranalysen er sat i gang og forventes færdig i 2022. Nærværende foranalyse vil dog gå mere i dybden i forhold til at analysere placering og brug af et rensningsanlæg og vil kun fokusere på området omkring Ladegårdsåen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022
Overførelsessagen 2021-2022	800
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>800</b>

## TM160 Cirkulært take-away emballage i København



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 på forslag til, hvordan Københavns Kommune kan bidrage til at reducere mængden af engangsemballage til take-away af mad og drikke i København. Budgetnotatet er udarbejdet i et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen.

### Indhold

Budgetnotatet omhandler tre forslag til initiativer, der kan bidrage til at nedbringe mængden af take-away engangsemballage i København:

- 1) Et pilotprojekt på et geografisk afgrænset område i København, hvor en pantordning på take-away emballage kan afprøves.
- 2) En innovationspulje, hvor nye koncepter for genbrugeligt take-away emballage kan udvikles og afprøves.
- 3) En vidensbank, hvor viden og erfaringer fra blandt andet innovationspuljen og pilotprojektet kan samles og videreformidles.

De tre initiativer vil understøtte indsatsen i Ressource- og Affaldsplan 2024 om affaldsforebyggelse. Initiativerne understøtter ligeledes Københavns Kommunes Erhvervsstrategi, herunder fokusområdet; at København skal være en grøn og digital frontløber ved at indgå partnerskaber i morgendagens grønne satsninger. Det vil også styrke billedet af København som eksponent for fremtidens grønne gastronomi og styrke samspillet om løsninger på byens udfordringer og fremme virksomhedernes grønne omstilling.

I aftalen mellem regeringen og øvrige partier for Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi fra den 16. juni 2020, blev der fastsat en målsætning om 50 % reduktion af visse take-away emballager af plast i 2026 ift. 2022. Dette skal opnås gennem "forpligtende sektorsamarbejde" i restaurationsbranchen. Initiativerne i dette budgetnotat bidrager til denne målsætning.

En sammensætningsanalyse af affaldet i byens vejsidespande fra 2018 viste, at ca. 12 % af affaldet på det tidspunkt bestod af plast. Heraf var 53 % PET, som stort set udelukkende bestod af take-away emballage og pantbelagte flasker. Det er derfor estimeret, at



minimum 200 tons take-away plastemballage hvert år ender i vejsidespandene i København. Der er ligeledes lavet en analyse af husholdningsplastaffald i 2020, hvor take-away bakker udgør ca. 40 tons af kommunens husholdningsplastaffald.

**Initiativ 1: Pilotprojekt i et afgrænset område f.eks. Kødbyen (5,0 mio. kr. i service)**

Der vil blive foretaget en analyse af take-away affaldet for at forstå udfordringen bedst, fx i Kødbyen. Denne analyse skal danne grundlag for bl.a., hvor meget engangsemballage, der samlet bliver genereret i området. I den samlede projektperiode, 2023-2025, vil der foruden denne indledende analyse, foretages en analyse af effekten af kommunikations- og nudgingmateriale og en afsluttende miljømæssig og økonomisk effektanalyse.

Efter denne indledende kortlægning af materialeforbrug samt CO<sub>2</sub> effekten derfra, vil omfanget, kapaciteten og systemet på test-pantordning fastlægges. Der skal afsættes midler til følgende:

- Etablering/leje af vaskefaciliteter on-site
- Opstilling/leje af pantautomater
- Kompensation til restauratører mhp. at gøre det attraktivt at deltage
- Transport og levering af emballager
- Kommunikation, nudging og workshops med branchen, virksomheder og brugere i området

Teknik- og Miljøforvaltningen vil med afsæt heri lave udbudsmateriale, hvorefter et konsortium af aktører kan byde på opgaven om at teste pantordningen i den planlagte testperiode.

Målet med pilotprojektet er at teste og demonstrere løsninger på en pantordning af genbrugelig take-away emballage. Erfaringerne kan bruges til en evt. efterfølgende skalering til øvrige relevante geografiske områder i København.

Der skal afsættes midler til en projektleder for at drive det samlede projekt over tre år.

**Initiativ 2: Pulje til innovation af genbrugeligt take-away emballage (2,0 mio. kr. i service)**

Der skal afsættes 1 mio. kr. årligt i to år til en innovationspulje, som uddeles efter krav og kriterier fastsat i ansøgningsprocessen. Innovationspuljen skal sikre, at Københavns Kommune får testet forskellige innovative løsninger indenfor genbrugeligt take-away emballage. Innovationspuljen kan søges af alle virksomheder og støtten forventes at ligge på mellem 50.000-200.000 kr. per projekt. Støtten kan anvendes til omkostninger, der måtte være til at udvikle og afprøve koncepter for genbrugeligt take-away emballage fx i forbindelse med et event eller en festival i byen. Det kan eksempelvis være:

- Leje af emballage og vaskefaciliteter
- Transport af emballage
- Pantautomater og særlige indsamlingsspande
- Skiltning og informationsmateriale om genbrugsemballagen og returordning for disse
- Analyse af miljøfordele ved brug af genbrugsemballage
- Nudgingtiltag for at få brugerne til at bruge systemet
- Andre relevante tiltag der skal mindske engangs take-away emballage.

I forbindelse med udvikling og udmøntning af innovationspuljen skal der udarbejdes parametre og kriterier, som ansøgningerne skal leve op til. Dette skal hjælpe med at udvælge de mest kvalificerede ansøgere og sikre ensartethed ift. test og demonstration. Parametrene kan blandt andet tage udgangspunkt i Plastindustriens Designguide, hvor enkelte plasttyper fremhæves fremfor andre, samt at designet er bæredygtigt. På den



måde kan kommunen være med til at sikre et homogent system, der vil kunne skaleres. Innovationspuljen skal i særdeleshed genere ny viden som kan indgå i vidensbanken. Se mere under initiativ 3. Initiativ 2 er afhængig af, at der tildeles midler til initiativ 1.

### **Initiativ 3: Vidensbank (0,5 mio. kr. i service)**

Vidensbanken skal blandt andet samle erfaringer fra pilotprojektet og fra de projekter, der får støtte af innovationspuljen. Vidensbanken etableres i samarbejde med Miljøstyrelsen, der har hjemmesiden plastviden.dk. Det er oplagt at samle alt plast- og emballageviden ét sted, så det er nemt for interesserede at tilgå viden på området. Dette gøres for at viden kan nå ud til flest muligt. Der indsamles viden og erfaringer løbende fra innovationspuljen og pilotprojektet, som også deles i takt med, at koncepter afprøves. En formaliseret vidensbank vil blive etableret efter endt projektperiode i slutningen af 2025.

Som en del af vidensbanken udvikles et onlineværktøj, der kan bruges af restauratører, festivaler, madmarkeder, m.fl. til at hjælpe dem med at træffe beslutninger ifm. valg af genbrugsemballage og system. Målsætningen med vidensbanken og onlineværktøjet er at bidrage til initiativernes skalerbarhed og anvendelighed på et nationalt niveau. Initiativ 3 er afhængig af, at der tildeles midler til initiativ 1.

Indsætterne skal koordineres i samarbejde med Økonomiforvaltningen ift. arbejdet med erhvervsstrategien, Mad- og Måltidsstrategien, Københavns Kommunes rolle i det internationale samarbejde i C40 og arbejdet med bæredygtige megaevents.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 2,9 mio. kr. årligt i 2023-2024, og 1,8 mio. kr. i 2025.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2023 p/l)	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Pilotprojekt i et afgrænset område fx Kødbyen</i>						
- 1 årsværk	Service	681	681	681		2.043
- Analyser (kortlægning, analyse af kommunikation, effektanalyse)	Service	100	100	100		300
- Pantordning i fx Kødbyen	Service	900	900	900		2.700
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.681</b>	<b>1.681</b>	<b>1.681</b>	<b>0</b>	<b>5.043</b>
<i>Initiativ 2. Innovationspulje</i>						
- Innovationspulje	Service	1.000	1.000			2.000
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.000</b>
<i>Initiativ 3. Vidensbank</i>						
- Udvikling af værktøj	Service	100	100	50		250
- Kampagner og kommunikationsmateriale	Service	100	100	50		250
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>200</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>500</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.881</b>	<b>2.881</b>	<b>1.781</b>	<b>0</b>	<b>7.543</b>

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne vurderes at være ukomplicerede, og der er ingen risici forbundet hermed.



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- 1 Årsværk (initiativ 1)	TMU	1000 Ordinær drift	681	681	681	0	2.043
- Analyser (kortlægning, analyse af kommunikation, effektanalyse) (initiativ 1)	TMU	1000 Ordinær drift	100	100	100	0	300
- Pantordning i fx Kødbyen (initiativ 1)	TMU	1000 Ordinær drift	900	900	900	0	2700
- Innovationspulje (initiativ 2)	TMU	1000 Ordinær drift	1.000	1.000	0	0	2.000
- Udvikling af værktøj (initiativ 3)	TMU	1000 Ordinær drift	100	100	50	0	250
- Kampagner og kommunikationsmateriale (initiativ 3)	TMU	1000 Ordinær drift	100	100	50	0	250
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>2.881</b>	<b>2.881</b>	<b>1.781</b>	<b>0</b>	<b>7.543</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

### Henvisninger

National aftale: Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi, aftale 16. juni 2020 [aftaletekst.pdf \(regeringen.dk\)](#)

Indstilling: Reduktion af engangsemballage. Godkendt af Borgerrepræsentationen den 4. februar 2021:

[Reduktion af engangsemballage | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#)

## TM206 Partnerskab om fremme af træbyggeri i København Kommune



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om partnerskab for fremme af træbyggeri i Københavns Kommune til Budget 2023.

### Indhold

Med indsatsen etableres et partnerskab med ledende aktører i byggebranchen, der arbejder for at fremme træbyggeri. Med inspiration fra et tilsvarende partnerskab i Amsterdam, vil dette partnerskab blive sammensat af aktører fra det offentlige, private aktører fra byggebranchen samt ledende vidensinstitutioner. I partnerskabet vil der både blive diskuteret barrierer inden for det byggetekniske, lovgivningsmæssige samt myndighedsbehandling.

Formålet med partnerskabet er at fremme træbyggeri i Københavns Kommune. Partnerskabet vil dels kunne inspirere bygherrer og byggeentreprenører til træbyggeri, dels samle erfaringer til offentliggørelse og dels dele erfaringer og input med staten ift. statslig lovgivning.

Københavns Kommunes rolle i partnerskabet vil være at facilitere et samarbejde, hvor der opnås viden og kompetencer til, at både private aktører og Københavns Kommune i højere grad kan bygge i træ, og derudover mindsker barrierer, der forhindrer træbyggeri. Indsatsområderne i partnerskabet vil skulle tilrettelægges i dialog med aktørerne, men vil fx kunne omfatte:

- Identifikation og forslag til reducere af barrierer for træbyggeri, herunder fleksible brandkrav, akustikkrav og risiko for fugtskader mv.
- Udvikling af eksempel-katalog over løsninger med brug af træ i byggeriet i forskellige omfang.
- Undersøge fleksibilitet og genanvendelsesmuligheder i træbyggeri, således at fremtidens træbyggerier kan tilpasses efter behov, og træelementer kan genbruges ved nedrivning.
- Udvikling af konkrete anbefalinger til forbedret sagsbehandling af træbyggerier.
- Undersøge muligheder for lovændringer, der fremmer brugen af træ i byggeriet.

Første skridt vil være at undersøge interessen for og formen på partnerskabet i begyndelsen af 2023 og herefter igangsætte partnerskabet.

Konsolidering og drift forventes at kunne ske medio 2023 og frem, hvis der er opbakning blandt aktørerne. Indsatsen vil lade sig inspirere af Teknik- og Miljøforvaltningens





erfaringer med tidligere og nuværende samarbejder som eksempelvis Energispring partnerskabet.

Teknik- og Miljøudvalget vil medio 2023 få forelagt resultater og anbefalinger fra de indledende undersøgelser og opstart af partnerskabet, så der kan bestilles yderligere finansiering i Budget 2024, hvis der er de retlige rammer og interesse for et længevarende partnerskab. Yderligere finansiering til udvidelse af partnerskabet vil også kunne indgå i kommende budgetforhandlinger.

### Økonomi

Indsatsen har estimeret serviceudgifter på 0,8 mio. kr. i 2023

**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
- Et årsværk	Service	803				803
<b>Udgifter i alt</b>	<b>Service</b>	<b>803</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>803</b>

### Risikovurdering

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

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
Serviceudgifter						
- Et årsværk	1000 - Ordinær drift	803				803
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>803</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>803</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

#### Henvisninger

- [Energispring partnerskab](#)
- [Anvendelse af træ i byggeriet - potentialer og barrierer \(PDF\)](#)

## TM3 Sikre Skoleveje, Harrestrup Å Skole, Valby



### Baggrund

Skoledistriktet for Harrestrup Å Skole er et nyt skoledistrikt, der træder i kraft i skoleåret 2022/23. Harrestrup Å Skole er det fælles skolenavn for Lykkebo Skole, Kirsebærhavens Skole og den kommende udskolingsafdeling ved Torveporten. Skoledistriktet dækker et stort geografisk område i den sydlige del af Valby. De trafikale forhold i området rummer en række større færdselsårer. For at styrke skolevejene i skoledistriktet blev der i Budget 2021 afsat 1,3 mio. kr. til en skolevejsanalyse med undersøgelse af konkrete løsninger til skolevejene, herunder en tryk forbindelse på tværs af Folehaven.

På baggrund af foranalysen er der udarbejdet forslag til en række tiltag, der kan forbedre tryghed og sikkerhed for skoletrafikken, og som også kan have betydning for trafiksikkerheden og oplevelsen af tryghed i området som helhed. Tiltagene i budgetnotatet skal koordineres med projekterne i budgetnotaterne TM4 Broforbindelse over Folehaven, Valby og TM5 Underføring til Valbyparken, Valby, som begge også udspringer af foranalysen.

Teknik- og Miljøudvalget blev forelagt foranalysens resultater 20. juni 2022.

### Indhold

Foranalysen viser, at de store trafikale årer skaber trafikale barrierer for skolevejstrafikken i området og gør det vanskeligt og utrygt at færdes som cyklist og fodgænger. Budgetnotatet beskriver derfor en række tiltag, der skal gøre det mere sikkert og trygt for bløde trafikanter i skoledistriktet. Tiltagene er grupperet i fire initiativer efter placering.

Der henvises til vedlagte kortbilag for en illustration af de forskellige delprojekter. Initiativ 1 fremgår af kortbilag 1A-C, initiativ 2 fremgår af kortbilag 1D-F, initiativ 3 fremgår af kortbilag 1G-I og initiativ 4 fremgår af kortbilag 1J.

Skoledistriktet for Harrestrup Å Skole er præget af byudvikling i området, herunder flere kommende lokalplaner og øvrige grænsefladeprojekter. Skolevejsinitiativerne vil blive koordineret med disse initiativer i den videre projektering.



### **Initiativ 1: Tiltag ved Lykkebo Skole (6,0 mio. kr. i anlæg)**

Initiativ 1 indeholder tiltag omkring Lykkebo Skole. I foranalysen er der omkring Lykkebo Skole særligt konstateret farlige og utrygskabende situationer for børn og forældre, der krydser vejene, og initiativets tiltag indeholder derfor trafiksikre forhold for krydsende fodgængere.

Initiativet indeholder fire delprojekter:

1. Signalreguleringen og cykelstierne i krydset Vigerslevvej/Lykkebovej tilpasses, og fodgængerfelterne over Vigerslevvej forbedres med heller.
2. Krydsningspunkt på Lykkebovej ved stien øst for Lykkebo Skole sikres ved etablering af side- og midterhelle, og parkeringspladser konverteres til afsætningspladser om morgenen (fx kl. 7.30-8.30). Der etableres cykelparkering ved skolen. Etablering af sideheller krydsningspunkt har den konsekvens, at ét træ fældes, og to parkeringspladser bliver nedlagt.
3. Det signalregulerede kryds Vigerslev Allé/Lykkebovej/Vigerslev Vænge ombygges, så Vigerslev Vænge indarbejdes i signalanlægget, og der sikres gode krydsningsmuligheder for fodgængere. Der skal som konsekvens fældes et træ ved den sydlige ende af Vigerslev Allé/Vigerslev Vænge.
4. T-krydset Vigerslevvej/Højsagervej lukkes for biltrafik for at forhindre højresvingende biler fra Vigerslevvej og generelt mindske biltrafikken på Højsagervej bag Lykkebo Skole. Ny cykelparkering etableres på Højsagervej. Der kan plantes ét træ, mens der skal nedlægges fem parkeringspladser.

Som en del af initiativ 1 etableres der omkring 100 cykelparkeringspladser omkring Lykkebo Skole. Det præcise antal vil blive fastlagt i den videre projektering.

#### **Konsekvenser for træer, initiativ 1**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
12	2	1	11

#### **Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 1**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
14	Uden for zone	Under 80 %	7	0

### **Initiativ 2: Tiltag på Retortvej, Folehaven og Kirsebærhaven (14,6 mio. kr. i anlæg)**

Initiativ 2 indeholder tiltag på Retortvej, krydset Retortvej/Folehaven og på vejene omkring Kirsebærhaven Skole. Foranalysen viser, at der er utrygge forhold for skolebørn og lette trafikanter både på Retortvej og ved Kirsebærhaven Skole. I initiativets tiltag sikres gode skoleveje for bløde trafikanter, og krydsningsmulighederne forbedres.

Initiativet indeholder seks delprojekter:

1. Krydset Retortvej/Værkstedsvej signalreguleres, og forholdene for fodgængere og cyklister forbedres med cykelstier og midterheller på Retortvej. Værkstedsvej er i dag privat fællesvej, og krydsombygningen her forudsætter partshøring med grundejere. Der skal nedlægges seks parkeringspladser på Værkstedsvej.



2. I den sydlige del af Retortvej frem mod Folehaven indsnævres kørebanen, så der kan etableres cykelstier. Der nedlægges 20 parkeringspladser for at få plads til cykelsti.
3. Krydset Retortvej/Folehaven tilpasses, så der opnås kortere krydsningsafstande for cyklister og gående. Dette medfører, at to parkeringspladser på Folehaven nedlægges.
4. På Kirsebærhaven indsnævres vejbanen, og de eksisterende cykelbaner opgraderes til cykelstier. Der etableres fartdæmpende foranstaltninger i form af heller til træer samt kys og kør-pladser. Initiativet udføres på privat fællesvej og forudsætter partshøring af grundejer. Der kan plantes op til to nye træer i trafikchikanerne.
5. På Blommehaven sikres bedre krydsningsmuligheder og oversigtsforhold for skolebørn ved gangstien fra Grønnehave Allé. Initiativet forudsætter en partshøring af grundejer, da det udføres på privat fællesvej.
6. På en eksisterende sti og et internt færdselsareal i boligbebyggelsen Folehaven fra vejen Folehaven til Frugthaven foreslås en sti til skolen på Kirsebærhaven. Denne stiforbindelse etableres som dobbeltrettet cykelsti for at opmuntre til cykling og for at fjerne cykeltrafik fra den meget trafikerede vej Folehaven. En støjmur ved Folehaven skal gennembrydes og evt. ændres for at føre stien helt ud til Folehaven vejen. Stien er på privat areal og forudsætter en aftale med grundejer eller ekspropriation. Dette vil blive afgjort i den videre projektering. Tiltaget medfører, at tre parkeringspladser på Frugthaven og op til 18 parkeringspladser på privat areal skal nedlægges. I forbindelse med udmøntning vil evt. øvrige konsekvenser og behov for ekspropriation blive kortlagt og indstillet til politisk drøftelse. Det er muligt at undlade at udføre delprojekt 6. Vedtages delprojekt 6 på et senere tidspunkt, må der forventes øgede omkostninger til det særskilte projektførløb. Delprojekt 6 har ikke nogen konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

Som en del af initiativ 2 vil der være mulighed for at etablere 15 nye cykelparkeringspladser på Kirsebærhaven.

#### **Konsekvenser for træer, initiativ 2, delprojekt 1-5**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
6	0	2	8

#### **Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 2, delprojekt 1-5**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
37	Uden for zone	Kendes ikke	28	0

#### **Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 2, delprojekt 6**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
21	Uden for zone	Kendes ikke	21	0



### **Initiativ 3: Krydsforbedringer (9,7 mio. kr. i anlæg)**

Initiativet har til formål at forbedre forholdene for særligt cyklister og gående i en række kryds i området.

Initiativet indeholder tre delprojekter:

1. Såfremt der også bevilliges midler til tunnelunderføring til Valbyparken (TM5 Underføring til Valbyparken) forventes en øget trafik, ikke mindst fra skolen til park og boldbaner. For at imødekomme dette, foreslås det at ombygge og signalregulere krydset Blommehaven/Gl. Køge Landevej. Initiativet har også effekt for den øvrige skoletrafik, men effekten af ombygningen er størst, såfremt tunnelunderføringen anlægges. Dele af initiativet er på privat fællesvej og forudsætter partshøring af grundejer. Der skal som konsekvens af tiltaget nedlægges 19 parkeringspladser og seks træer.
2. Krydset Gl. Køge Landevej/Ib Schønbergs Allé ombygges, så der for biltrafikken etableres dedikerede ligeud- og svingbaner. Der etableres afkortet cykelsti for at øge trafikikkerheden for cyklisterne, som således skal være mere opmærksomme på cykelsti delt med svingbane. Hertil forbedres krydsningsmulighederne for fodgængere i den nordlige vejgren. Ombygningen til afkortet cykelsti evalueres for at opbygge et vidensgrundlag for effekterne på hhv. trafikikkerhed og -tryghed. Ib Schønbergs Allé er privat fællesvej, og anlægget forudsætter partshøring med grundejer. Der skal fældes to vejtræer.
3. I krydset Retortvej/Vigerslev Allé føres cykelstien fra den sydlige del af Retortvej mere lige frem i krydset ved at indsnævre kørebanearealet, og der etableres en shunt for højresvingende cyklister fra Retortvej.

#### **Konsekvenser for træer, initiativ 3**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
13	8	0	5

#### **Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 3**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
19	Uden for zone	Kendes ikke	19	0

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af cykelparkeringspladser.

### **Initiativ 4: Krydset Folehaven og Gl. Køge Landevej (15,4 mio. kr. i anlæg)**

Initiativ 4 vedrører tiltag i krydset Folehaven/Gl. Køge Landevej, der vil forbedre skolevejen til Kirsebærhaven for fodgængere og cyklister. Tiltaget er en nødvendig sikring af krydset for fodgængere og cyklister. Såfremt der bevilliges midler til en ny stibro over Folehaven, som foreslået i *TM4 Broforbindelse over Folehaven*, skal tiltaget fungere som et supplement i gadeniveau. En ny stibro er analyseret og foreslået i foranalysen, men inden den er færdiganlagt, er det allerede nu nødvendigt at sikre krydset for skoletrafikken.

Initiativet medfører, at krydset ombygges, så forholdene for bløde trafikanter forbedres ved bl.a. at udvide fortov og større midterheller med træer for cyklister og gående. Dette gennemføres ved at fjerne et højresvingsspor i tilfarten fra nord på Gl. Køge Landevej,



mens der i den sydlige tilfart etableres en shunt for højresvingende bilister fra Gl. Køge Landevej til Ellebjergvej. Hertil etableres en busperron ved frafarten i den sydvestlige del af Gl. Køge Landevej. Tiltaget medfører, at seks vejtræer fældes, men der bliver mulighed for at etablere op til 22 nye vejtræer i de nye større midterheller.

Konsekvenser for biltrafikken i bydelen skal undersøges yderligere, fx ved en trafikmodelberegning. Der er derfor sat tid og økonomi af til dette i den videre projektering.

Initiativet har ingen konsekvenser for antallet af bil- eller cykelparkeringspladser.

#### **Konsekvenser for træer, initiativ 4**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
12	6	20-22	26-28

#### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 45,7 mio. kr. i perioden 2023-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2024, 0,8 mio. kr. i 2025 og 1,0 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til drift af nye signalanlæg, drift af nye træer og plantebede samt drift af nye belægninger og asfalt.

Teknik- og Miljøudvalget forventes at få forelagt en indstilling om godkendelse af projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler for initiativ 1-3 i første kvartal 2024 og fjerde kvartal 2024 for initiativ 4.

Anlægsprojekterne forventes ibrugtaget i oktober 2024 for initiativ 1, maj 2025 for initiativ 2 og 3 og oktober 2025 for initiativ 4 og delprojekt 6 i initiativ 2.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig, 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)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Tiltag ved Lykkebo Skole</i>						
- Anlæg	Anlæg	780	5.100	160		6.040
- Afledt drift og vedligehold	Service		93	124	124	341
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>780</b>	<b>5.193</b>	<b>284</b>	<b>124</b>	<b>6.381</b>
<i>Initiativ 2. Tiltag på Retortvej, Folehaven og Kirsebærhaven</i>						
- Anlæg, delprojekt 1-5	Anlæg	1.540	5.620	5.200		12.360
- Anlæg, delprojekt 6	Anlæg	460	520	1.100	110	2.190
- Afledt drift og vedligehold, delprojekt 1-5	Service		188	251	251	690
- Afledt drift og vedligehold, delprojekt 6	Service			37	49	86
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>2.000</b>	<b>6.328</b>	<b>6.588</b>	<b>410</b>	<b>15.326</b>
<i>Initiativ 3. Krydsforbedringer i skoledistriktet</i>						



- Anlæg	Anlæg	730	3.300	5.700		9.730
- Afledt drift og vedligehold	Service		232	309	309	850
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>730</b>	<b>3.532</b>	<b>6.009</b>	<b>309</b>	<b>10.580</b>
<i>Initiativ 4. Krydset Folehaven og Gl. Køge Landevej</i>						
- Anlæg	Anlæg	600	1.580	12.910	270	15.360
- Afledt drift og vedligehold	Service			44	263	307
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>600</b>	<b>1.580</b>	<b>12.954</b>	<b>533</b>	<b>15.667</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>4.110</b>	<b>16.633</b>	<b>25.835</b>	<b>1.376</b>	<b>47.954</b>

### Risikovurdering

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

Konsekvenserne ved tiltagene i initiativ 4 kan være betydelige for vejnettet i Valby fra Vesterbro til Hvidovre og Holbækmotorvejen. Derfor er der sat tid og midler af til analyser i den videre projektering, der skal belyse konsekvenserne for biltrafikken. Dette vil blive beskrevet i den politiske indstilling af projektet.

**Tablet 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering, initiativ 1	2000	390	220	70		<b>680</b>	680*
- Udførsel, initiativ 1	2000		4.360			<b>4.360</b>	4.360*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	390	520	90		<b>1.000</b>	1.000*
- Projektering, initiativ 2, delprojekt 1-5	2000	1.090	540	380		<b>2.010</b>	2.010*
- Udførsel, initiativ 2, delprojekt 1-5	2000		4.540	4.540		<b>9.080</b>	9.080*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2, delprojekt 1-5	2000	450	540	280		<b>1.270</b>	1.270*
- Projektering, initiativ 2, delprojekt 6	2000	130	100	210	30	<b>470</b>	310*
- Udførsel, initiativ 2, delprojekt 6	2000			500		<b>500</b>	500*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2, delprojekt 6	2000	330	420	390	80	<b>1.220</b>	960*
- Projektering, initiativ 3	2000	370	550	300		<b>1.220</b>	1.220*
- Udførsel, initiativ 3	2000		2.210	5.160		<b>7.370</b>	7.370*



- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000	360	540	240		<b>1.140</b>	1.140*
- Projektering, initiativ 4	2000	230	1.200	290	180	<b>1.900</b>	1.430*
- Udførsel, initiativ 4	2000			11.940		<b>11.940</b>	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 4	2000	370	380	680	90	<b>1.520</b>	900*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>4.110</b>	<b>16.120</b>	<b>25.070</b>	<b>380</b>	<b>45.680</b>	<b>32.230*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000		93	124	124	<b>341</b>	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2, delprojekt 1-5	1000		188	251	251	<b>690</b>	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2, delprojekt 6	1000			37	49	<b>86</b>	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 3	1000		232	309	309	<b>850</b>	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 4	1000			44	263	<b>307</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>513</b>	<b>765</b>	<b>996</b>	<b>2.274</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2021 afsat 1,3 mio. kr. til en foranalyse af Sikker Skolevej for Harrestrup Å Skole.

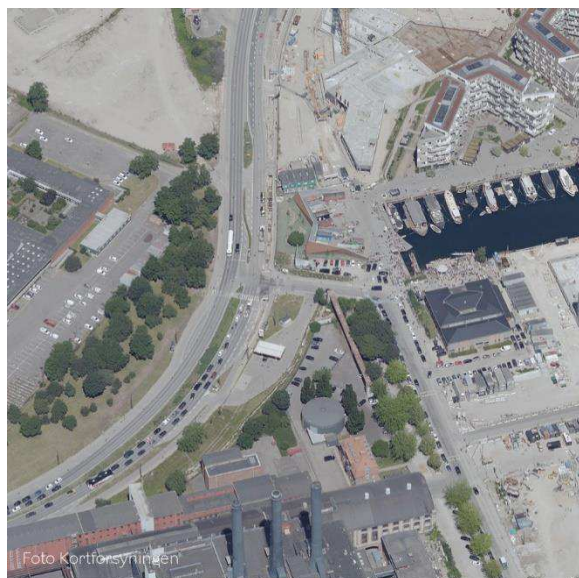
(1.000 kr., løbende p/l)	<b>2021</b>
Budgetaftale 2021	1.300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.300</b>

### Bilag

Bilag 1 - Skitseforslag sikre skoleveje, Harrestrup Å Skole



## TM16 Ombygning af krydset ved Vasbygade – Kortløb, Vesterbro-Kgs. Enghave



### Baggrund

Krydset Vasbygade – Kortløb er ikke tidssvarende og ikke indrettet til den nuværende trafik med mange børn, cyklister og fodgængere i sammenhæng med voksende biltrafik som følger af den igangværende udbygning af området.

Tidligere betjente krydset et erhvervsområde med tung trafik. I dag er området beboet med børnefamilier, der gerne færdes på cykel og til fods i området. Det er nødvendigt at ombygge krydset for at tage højde det ændrede trafikmønster og den voksende trafik

Når Enghave Brygge er fuldt udbygget, vil der være ca. 2.400 boliger og 1.600 arbejdspladser. Området bliver trafikbetjent via krydset Vasbygade/Kortløb mod nord, Alfred Nobels Bro mod syd (åbnes for biltrafik, når metrobyggeriet er afsluttet forventeligt i 2024) og Frederiks Brygge mod vest.

Det forventes, at langt den største andel af trafikken til og fra Enghave Brygge vil ske via den nordlige adgang (krydset Vasbygade/Kortløb). Her forventes en årsdøgntrafik (trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året) på 7.600 biler på den nordlige del af Nelson Mandelas Vej. Krydset og Kortløb har før været adgangsvej til et lukket erhvervsområde med begrænset trafik, og er derfor ikke indrettet til at håndtere den øgede trafik.

### Indhold

Kortløb er i dag en meget nedslidt gade, som består af en kørebane med to spor samt smalle fortove på begge sider. På den nordlige side af Kortløb er fortovet midlertidigt blevet til en fællessti for at beskytte cyklisterne mod byggepladstrafikken fra området. Der er i dag en signalregulering af krydset Kortløb/Vasbygade med henholdsvis højresvingsbane på Vasbygade fra syd og en kort venstresvingsbane fra nord.

Initiativet i dette budgetnotat indeholder en opgradering af krydset Kortløb/Vasbygade med forbedrede forhold for cyklister og gående samt optimering af den generelle trafikafvikling. Den endelige udformning vil blive fastlagt på baggrund af en trafikafvikling analyse på stedet, men vil forventeligt medføre forlængelse af venstresvingsbane fra nord, samt højresvingsbane fra syd. Ligeledes vil forholdene for krydsende lette



trafikanter fra Skibbroen blive sikret. Løsningen kræver, at der erhverves et areal nord for Kortløb. Teknik- og Miljøforvaltningen har aftalt vederlagsfri overdragelse af arealet med ejeren.

Projektet har ingen konsekvenser for træer, bil- eller cykelparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt ultimo 2023 indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Projektet vil medføre øget trafiksikkerhed og tryghed og bidrage til en hensigtsmæssig afvikling af den øgede trafik som følge af byudviklingsområdet Enghave Brygge.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,4 mio. kr. i perioden 2023-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2025 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til renhold, vedligeholdelse af kørebaner, afmærkning og brønde samt vinteropgaver i forbindelse med udvidelsen af fortovs- og cykelstiarealer mv.

Projektet forventes ibrugtaget i juni 2025. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2025 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. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Ombygning af Krydset Vasbygade - Kortløb.</i>						
- Anlæg	Anlæg	970	5.720	3.700		10.390
- Afledt drift og vedligehold	Service			50	100	150
<b>Udgifter i alt</b>		<b>970</b>	<b>5.720</b>	<b>3.750</b>	<b>100</b>	<b>10.540</b>

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsmåltalene til risikotillæg.

Dette skyldes, at krydset Vasbygade/Kortløb trafikalt er meget befærdet. Der er afsat midler til håndtering af trafikafvikling i anlægsperioden, men der er en stor risiko for, at der skal laves ekstra foranstaltninger undervejs på grund den store daglige trafik i krydset. Derfor er det kompliceret og kan være med til at fordyre projektet væsentligt. Det vurderes ligeledes erfaringsmæssigt, at risikoen for at støde på nedlagte jernbanespor under asfalten også er til stede.



## 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 (ekstern)	2000	440	330	50		820	710*
- Udførelse (ekstern)	2000		4.890	3.440		8.330	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	530	500	210		1.240	740*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>970</b>	<b>5.720</b>	<b>3.700</b>		<b>10.390</b>	<b>1.450*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000			50	100	150	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>50</b>	<b>100</b>	<b>150</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM18 Pulje til tilkøb af cykel- og fodgængerforbedringer samt træer i anlægsprojekter, bydækkende



### Baggrund

Der blev ved Budget 2020 bevilget 5,2 mio. kr. til en toårig 'Pulje til tilkøb af cykelforbedringer i forbindelse med klimatilpasningsprojekter, genopretningsprojekter og andre anlægsprojekter'. Puljen har vist sig at være til stor gavn, da den har beriget muligheden for at sikre bedre trafikale løsninger i projekter, som ellers ikke havde været mulige. Puljens midler forventes opbrugt i 2022, og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer derfor, at der er behov for en ny cykel- og fodgængerpulje, som fortsat kan sikre den trafikale sikkerhed for cyklister og fodgængere – herunder skolebørn. Ligeledes kan puljen med træer berige anlægsprojekterne, herunder genopretningsprojekterne, med et mere grønt udtryk, der kan medvirke til en oplevelse af København som værende grøn.

### Indhold

Budgetnotatet præsenterer to initiativer med hver to scenarier på tilkøbspuljer. Disse initiativer muliggør løbende tilkøb af trafikalsikkerhedsmæssige tiltag for cyklister og fodgængere, samt løbende tilkøb af træer til anlægsprojekter, herunder genopretningsprojekter. De to scenarier under hvert initiativ er gensidigt udelukkende, hvorimod de to initiativer er selvstændige initiativer og derfor godt kan vælges uafhængigt af hinanden.

Forvaltningen vurderer, at tilkøb af cykel- og fodgængerforbedringer løbende gennem puljen vil kunne give op mod 50 % flere tiltag end ved at udføre forbedringerne på et senere tidspunkt.

Formålet med en pulje er at øge forvaltningens muligheder for løbende at implementere træer eller de nødvendige trafikalsikkerhedsmæssige tiltag i anlægsprojekter for de bløde trafikanter. Initiativ 1 skal sikre, at der i de projekter, hvor det giver mest værdi og mening, tages højde for både fodgængeres og cyklisters fremkommelighed og trafikale sikkerhed. Der vil i udmøntningen være særligt fokus på hastighedssænkning, skoleveje, bedre oversigtsforhold og ønsker fra borgere. Hermed kan sikres rettidig etablering af bedre forhold i genopretnings- og andre anlægsprojekter der reducerer risikoen for at skulle lave tiltag på samme område af flere omgange. Initiativ 2 skal bidrage til, at der løbende



inkluderes flere træer i Københavns anlægsprojekter, som medvirker til mere og bedre bynatur.

Initiativ 1 scenarie 1 og 2 foreslås udmøntet på følgende fire genopretningsprojekter i 2023:

- Jerichausgade (100.000 kr.) (hele strækningen). Der etableres fortovsudbygning ved, at eksisterende kantsten flyttes, og arealet udfyldes med chaussésten.
- Stenosgade (35.000 kr.) (hele strækningen). Der etableres fortovshjørner, hvor kantstensforløb ændres. Arealet udfyldes med nye chaussésten, og der placeres cykelstativ.
- Ørnevej (65.000 kr.) (fra krydset ved Nordre Fasanvej til krydset ved Svanevej). Der etableres nye fortovshjørner.

Fortovsudbygninger medvirker til, at bilers hastigheder i kryds bliver reduceret, samt at oversigtsforholdene for krydsende fodgængere forbedres, da det er lettere at orientere sig ved parkerede biler.

- Gammel Kongevej (100.000 kr.) (hele strækningen). Eksisterende kantsten flyttes ud, og arealet opbygges og afsluttes med slotsgrus i toppen.

Ændring af skråparkeringen vil reducere risikoen for påkørsler af udbakkende biler.

Teknik- og Miljøudvalget får løbende (forventeligt 1-2 gange årligt) forelagt en oversigt over strækninger, hvor forvaltningen anbefaler tilkøb af henholdsvis cykel- og fodgængerforbedringer eller træer mhp. frigivelse af midler.

Der skal allokeres 2 mio. kr. til at administrere puljen, som kan skaleres ned til minimum 1 mio. kr. afhængig af valg af scenarie. Herved skal der allokeres 1 årsværk til administration af puljen (ca. 600.000 kr.), mens de resterende midler ca. 1,4 mio. kr. skal gå til projektkostninger, herunder projektering af projekterne i forbindelse med implementering af henholdsvis cykel- og fodgængerforbedringer eller træer.

De tilkøbsprojekter, der udføres på baggrund af udmøntning af anlægspuljemidler i alle scenarier, vil forventeligt medføre nedlæggelse af parkeringspladser. Konsekvenserne i form af tabte parkeringsindtægter vil først være kendt med den konkrete udmøntning. Der afsættes i budgetnotatet en pulje under Økonomiudvalget, som vil kunne udmøntes i takt med, at de konkrete konsekvenser for parkeringsindtægter er kendt.

For alle initiativer og scenarier er der udgifter til bygherreorganisationen, som omfatter dels administration af puljens midler, herunder koordinering og implementering af de fremadrettede løsninger samt projektering af disse løsninger.

#### **Initiativ 1, scenarie 1. Treårig pulje (21,0 mio. kr. i anlæg)**

Puljen strækker sig fra 2023-2025. På baggrund af den tidligere afsatte pulje, vurderes 7 mio. kr. om året at være dækkende ift. forvaltningens samlede antal anlægsprojekter i perioden 2023-2025.

Der vil forventeligt skulle nedlægges parkeringspladser i et omfang, som vil blive kendt i takt med, at puljen udmøntes på konkrete projekter.

#### **Initiativ 1, scenarie 2. Otteårig pulje (56,0 mio. kr. i anlæg)**

Puljen strækker sig fra 2023-2030. Med en otteårig pulje kan forvaltningen til enhver tid implementere de nødvendige trafikmæssige tiltag i anlægsprojekter uden der skal søges om midler på ny.



Der vil forventeligt skulle nedlægges parkeringspladser i et omfang, som vil blive kendt i takt med, at puljen udmøntes på konkrete projekter.

Ved projekter, hvor cykel- og fodgængerforbedringerne kan have negative konsekvenser for fremkommeligheden for øvrige trafikanter, samt konsekvenser for bilparkeringspladser og træer, vil Teknik- og Miljøudvalget få forelagt en selvstændig indstilling herom.

### **Initiativ 2, scenarie 1. Treårig pulje til 100 træer årligt (28,5 mio. kr. i anlæg)**

Puljen strækker sig fra 2023-2025. Det vurderes, at der forventet skal plantes op mod 100 træer om året, hvorved 7,5 mio. kr. om året vurderes at være dækkende ift. forvaltningens samlede antal anlægsprojekter i perioden 2023-2025. Puljen skal bevilges under forudsætning af, at mandatet til bl.a. genopretning udvides, da etablering af træer oftest forudsætter etablering af hjørneudvidelser, som pt. er udenfor genopretningsmandatet. Der er desuden en begrænset mulighed for at etablere ekstra træer i vej- og fortovsarealet, da der skal tages højde for eksisterende ledninger, som kan forhindre muligheden for beplantning af nye træer.

### **Initiativ 2, scenarie 2. Otteårig pulje til 100 træer årligt (76,0 mio. kr. i anlæg)**

Puljen strækker sig fra 2023-2030. Med en otteårig pulje kan forvaltningen til enhver tid implementere nye træer i anlægsprojekter uden der skal søges om midler på ny. Puljen skal bevilges under forudsætning af, at mandatet til bl.a. genopretning udvides, da etablering af træer oftest forudsætter etablering af hjørneudvidelser, som pt. er udenfor genopretningsmandatet. Der er desuden en begrænset mulighed for at etablere ekstra træer i vej- og fortovsarealet, da der skal tages højde for eksisterende ledninger, som kan forhindre muligheden for beplantning af nye træer.

## **Økonomi**

Det er på nuværende tidspunkt uvist, hvor mange træer der vil være plads til, og derfor også hvor mange midler, der skal afsættes til puljen fra år til år, da ledninger i fortovs- og vejareal spiller en stor rolle for det antal træer, der reelt er plads til. Det er derfor en udfordring, om træer overhovedet vil kunne implementeres i projektfasen, og i givet fald, hvad udfaldet af puljen vil blive.

Initiativ 1, scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 21,0 mio. kr. i perioden 2023-2025. Scenarie 1 forventes løbende ibrugtaget frem til december 2025.

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

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2023 p/l)	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
- Anlæg	Anlæg	7.000	7.000	7.000		21.000
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	43	128	213	255	639
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-43	-128	-213	-255	-639
<b>Udgifter i alt</b>		<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>0</b>	<b>21.000</b>

Initiativ 1, scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 56,0 mio. kr. i perioden 2023-2030. Scenarie 2 forventes løbende ibrugtaget frem til december 2030.



**Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, initiativ 1, scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings-område	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt
- Anlæg	Anlæg	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000		56.000
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	43	128	213	298	383	468	553	638	680	3.404
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-43	-128	-213	-298	-383	-468	-535	-638	-680	-3.404
<b>Udgifter i alt</b>		<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>0</b>	<b>56.000</b>

Initiativ 2, scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,5 mio. kr. i perioden 2023-2025. Scenarie 1 forventes løbende ibrugtaget frem til december 2025. Der skal som konsekvens af initiativet afsættes midler til afledt drift på 0,05 mio. kr. i 2023, 0,2 mio. kr. i 2024 og 0,3 mio. kr. i 2025 og frem.

**Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, initiativ 2, scenarie 1**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings-område	2023	2024	2025	2026	I alt
- Anlæg	Anlæg	9.500	9.500	9.500		28.500
- Afledt drift	Service	50	150	250	300	750
<b>Udgifter i alt</b>		<b>9.550</b>	<b>9.650</b>	<b>9.750</b>	<b>300</b>	<b>29.250</b>

Initiativ 2, scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 76 mio. kr. i perioden 2023-2030. Scenarie 2 forventes løbende ibrugtaget frem til december 2030. Der skal som konsekvens af initiativet afsættes midler til afledt drift på 0,05 mio. kr. i 2023, 0,2 mio. kr. i 2024 og 0,3 mio. kr. i 2025, 0,4 mio. kr. i 2016, 0,5 mio. kr. i 2027, 0,6 mio. kr. i 2028, 0,7 mio. kr. i 2029 og 0,8 mio. kr. i 2030 og frem.

**Tabel 4. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, initiativ 2, scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings-område	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt
- Anlæg	Anlæg	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500		76.000
- Afledt drift	Service	50	150	250	350	450	550	650	750	800	4.000
<b>Udgifter i alt</b>		<b>9.550</b>	<b>9.650</b>	<b>9.750</b>	<b>9.850</b>	<b>9.950</b>	<b>10.050</b>	<b>10.150</b>	<b>10.250</b>	<b>800</b>	<b>80.000</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mer-/mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten,



og derfor ikke har finansiell betydning for Københavns Kommune. Mer-/mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

**Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 1, initiativ 1**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering udførsel	TMU	2000	1.400	1.400	1.400		4.200	4.200*
- Udførsel	TMU	2000	5.000	5.000	5.000		15.000	300*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	600	600	600		1.800	1.800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>0</b>	<b>21.000</b>	<b>6.300*</b>
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>								
- Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	43	128	213	255	639	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>			<b>43</b>	<b>128</b>	<b>213</b>	<b>255</b>	<b>639</b>	
<i>Finansposter</i>								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-43	-128	-213	-255	-639	
<b>Finansposter i alt</b>			<b>-43</b>	<b>-128</b>	<b>-213</b>	<b>-255</b>	<b>-639</b>	

**Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder, Initiativ 1, scenarie 2**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>													
- Projektering udførsel	TMU	2000	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400		11.200	11.200*
- Udførsel	TMU	2000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000		40.000	300*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	600	600	600	600	600	600	600	600		4.800	4.800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>0</b>	<b>56.000</b>	<b>16.300*</b>
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>													
- Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	43	128	213	298	383	468	553	638	680	3.404	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>			<b>43</b>	<b>128</b>	<b>213</b>	<b>298</b>	<b>383</b>	<b>468</b>	<b>553</b>	<b>638</b>	<b>680</b>	<b>3.404</b>	
<i>Finansposter</i>													
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-43	-128	-213	-298	-383	-468	-535	-638	-680	-3.404	
<b>Finansposter i alt</b>			<b>-43</b>	<b>-128</b>	<b>-213</b>	<b>-298</b>	<b>-383</b>	<b>-468</b>	<b>-535</b>	<b>-638</b>	<b>-680</b>	<b>-3.404</b>	





**Tabel 7. Udgifter på alle styringsområder, Initiativ 2, scenarie 1**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering udførsel	TMU	2000	1.400	1.400	1.400		4.200	4.200*
- Udførsel	TMU	2000	7.500	7.500	7.500		22.500	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	600	600	600		1.800	1.800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>0</b>	<b>28.500</b>	<b>6.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Afledt drift	TMU	1000	50	150	250	300	750	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>50</b>	<b>150</b>	<b>250</b>	<b>300</b>	<b>750</b>	

**Tabel 8. Udgifter på alle styringsområder, Initiativ 2, scenarie 2**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>													
- Projektering udførsel	TMU	2000	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400		11.200	11.200*
- Udførsel	TMU	2000	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500		60.000	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	600	600	600	600	600	600	600	600		4.800	4.800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>9.500</b>	<b>0</b>	<b>76.000</b>	<b>16.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>													
- Afledt drift	TMU	1000	50	150	250	350	450	550	650	750	800	4.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>50</b>	<b>150</b>	<b>250</b>	<b>350</b>	<b>450</b>	<b>550</b>	<b>650</b>	<b>750</b>	<b>800</b>	<b>4.000</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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



### Tidligere afsatte midler

Der blev ved Budget 2020 bevilget 5,2 mio. kr. til en pulje til tilkøb af cykelforbedringer i forbindelse med klimatilpasningsprojekter, genopretningsprojekter og andre anlægsprojekter. Disse midler blev således afsat til et lignende formål som puljen i dette budgetnotat, idet puljen fra Budget 2020 allerede er disponeret til igangværende eller afsluttede anlægsprojekter.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2020</b>
Budgetaftale 2020	5.200
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>5.200</b>

## TM22 Verdens Bedste Cykelby



### Baggrund

København har en målsætning om at være verdens bedste cykelby, men der er stadig et stykke vej til at nå målet om, at 50% af alle ture til arbejde og uddannelse foregår på cykel i 2025 samt målet om, at 70% af Københavnerne er tilfredse med mulighederne for cykelparkering. De seneste to år har københavnernes transportmønstre været præget af nedlukninger og hjemsendelser, hvilket jf. DTU transportvaneundersøgelse, har betydet et fald i cykelandelen (fra 44% i 2019 til 35% i 2021). Tendensen over en tiårig periode viser, at cykelandelen for alle ture samt for ture til arbejde og uddannelse er stigende. Der køres dog stadig mere i bil hver dag i København end på cykel. Især i de ydre bydele og på tværs af kommunegrænsen dominerer biltrafikken med ca. syv gange så mange biler som cykler.

En øget indsats på cykelområdet, med anlæg og udbygning af cykelstier, supercykelstier, grønne cykelruter og forbedret cykelparkering vil forbedre Københavnernes og pendlernes muligheder for at tage cyklen.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har udvalgt 17 initiativer fordelt på ni temaer, der skal være med til at gøre det mere attraktivt at tage cyklen:

- Anlæg af nye cykelstier
- Cykelstidvidelser
- Cykelforbedringer i kombination med genopretning
- Supercykelstier
- Grønne Cykelruter
- Forbedret cykelfremkommelighed i kryds
- Lokale genveje og cykelgader
- Cykelparkering
- Adfærdsfremmende tiltag for øget cykling

Initiativerne er primært udvalgt med baggrund i *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025* og *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025*. Initiativerne er sammensat ud fra en vurdering af, hvad der vil have størst effekt for Københavns Kommunes mål om at få flere til at cykle, at overflytte ture fra bil til cykel samt at skabe større tryghed og sikkerhed for



cyklister. Derudover er initiativerne udpeget med henblik på sammenhæng og timing i forhold til andre indsatser, herunder muligheder for ekstern medfinansiering.

Initiativerne kan vælges uafhængigt af hinanden, og svarer samlet set til en investering på ca. 196,1 mio. kr. i anlægsudgifter.

Flere af initiativerne er beskrevet særskilt i selvstændige budgetnotater. For nærmere beskrivelse af disse projekter, herunder af økonomien, henvises til de konkrete budgetnotater:

- TM64 - Forbedrede cykelforhold på Torvegade
- TM163 Initiativ 2 - Forbedrede cykelforhold i Haraldsgade / Vermundsgade og forbindelse til Vibenshus Runddel
- TM163 Initiativ 3 - Forbedret fremkommelighed for cyklister på Vester Voldgade
- TM142 Initiativ 2 Grøndalsruten - dobbeltrettet cykelsti, gangsti og opholdsmuligheder
- TM142 Initiativ 3 Havneringen - Ny stibro over Slusen i Sydhavn
- TM142 Initiativ 4 Forbedret skiltning af grønne ruter og målrettet informationsindsats
- TM162-4 Pulje til mindre forbedringer af cykelforhold
- TM121 - Konvertering af bilparkering til ladcykelparkering.

### **Tema 1. Anlæg af nye cykelstier, Vesterbro-Kongens Enghave**

*Temaet omfatter initiativer, hvor der anlægges ny cykelsti på strækninger hvor cyklister i dag kører på samme vejbane som bilerne. Det forbedrer sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cyklister.*

- Initiativ 1. Cykelstier på fjerde etape af Istedgade (Enghave Plads) (12,9 mio. kr.)  
Der etableres enkeltrettede cykelstier i begge sider af Istedgade ved Enghave Plads mellem Flensborggade og Enghavevej

### **Tema 2. Cykelstiudvidelser, flere bydele**

*Temaet omfatter initiativer, hvor eksisterende cykelstier udvides for at skabe bedre sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cyklister på strækninger, hvor cykelstien er for smal ift. den eksisterende trafikmængde.*

- TM64 Forbedrede cykelforhold på Torvegade (66,2 mio. kr.)  
Der etableres bredere cykelstier samt forbedrede forhold for lette trafikanter på Torvegade mellem Knippelsbro og Christmas Møllers Plads. Der nedlægges 17 bilparkeringspladser i grøn zone.

### **Tema 3. Cykelstier i kombination med genopretning, flere bydele**

*Temaet omfatter initiativer, hvor der etableres forbedrede cykelforhold samtidig med, at en strækning genoprettes. Strækningerne har i dag ikke cykelsti. Der er en række fordele ved at samtænke anlæg af cykelstier med vejgenopretning. Anlægsomkostningerne reduceres, gener som følge af gravearbejde reduceres væsentligt, og levetiden af slidlaget på cykelstierne forlænges, da der ikke bliver samlinger i asfalten.*

- Initiativ 2. Cykelsti på Østrigsgade (12,4 mio. kr.)  
De eksisterende cykelbaner på Østrigsgade mellem Lergravsvej og Donaugade opgraderes til en cykelsti i forbindelse med genopretning af strækningen. Der nedlægges op til 22 bilparkeringspladser uden for betalingszonen.
- Initiativ 3. Cykelsti på Carl Jakobsens Vej (5,0 mio. kr.)



Den eksisterende cykelbane på den sydlige del af Carl Jacobsens Vej mellem Gl. Køge Landevej og Trekronergade opgraderes til cykelsti.

#### **Tema 4. Supercykelstier, Amager Øst**

*Temaet omfatter initiativer der indgår i visionsplanen for supercykelstier.*

*Supercykelstierne er et sammenhængende net af cykelstier i hovedstadsregionen, hvor cykelforholdene er prioriteret højt for at skabe bedre forhold for cykelpendlere og gøre cyklen til et konkurrencedygtigt transportmiddel til den daglige pendling.*

- Initiativ 4. Lufthavnsruten - Forbedringer til kommende supercykelsti (15,2 mio. kr.)  
To del-strækninger på en kommende supercykelsti Lufthavnsruten forbedres: Eksisterende smalle cykelstier på en strækning på 250 m på Prags Boulevard mellem Amager Strandvej og Ved Amagerbanen udvides fra 1,5 til 2,25 m. På den vestlige side af Amager Strandvej mellem Øresundsvej og Øresund Parkvej er der problemer med fodgængere der går på cykelstien. Med initiativet etableres et fortov for at adskille cyklister og fodgængere på strækningen, hvilket kan bidrage til at øge tryghed og fremkommelighed for cyklister.

#### **Tema 5. Grønne cykelruter, flere bydele**

*Temaet omfatter forbedringer på De Grønne Cykelruter i København løber adskilt fra den øvrige trafik i grønne omgivelser eller på mindre trafikerede veje og er et attraktivt og trygt alternativ til det øvrige cykelstinet.*

- TM142 Initiativ 3. Havneringen - Ny stibro over Slusen i Sydhavn (6,5 mio. kr.)  
Med initiativet etableres en ny stibro over Slusen, og et "missing link" på den grønne rute Havneringen udbedres. Den eksisterende løsning med cykelrammer er usikker at benytte, og utilstrækkelig belysning skaber utryghed ved overgangen. Projektet vil gavne både pendlere og rekreative cyklister, og den nye bro forventes at bidrage til, at cyklisterne oplever større tryghed, samt at flere vil cykle på strækningen.
- TM142 Initiativ 2. Grøndalsruten - dobbeltrettet cykelsti, gangsti og opholdsmuligheder (23,8 mio. kr.)  
Med initiativet etableres en dobbeltrettet cykelsti og en gangsti langs Højbanen fra kommunegrænsen nord for Hillerødgade til Folmer Bendtsens Plads, ca. 300 meter. Der etableres opholdsmuligheder på de ca. 150 meter af Grøndalsruten, som forløber langs Højbanen. Området er i dag præget af problemer med utryghed og udfordringer med renhold. Initiativet vil reducere disse udfordringer. Frederiksberg Kommunes By- og Miljøudvalg har afsat midler til deres del af forløbet, ca. 80 m. mellem Hillerødgade og kommunegrænsen.
- Initiativ 5. Foranalyse - Nordlige del af Amagerruten (1,8 mio. kr.)  
Amagerruten forløber fra Kalvebod Brygge og via Lille Langebro videre på Amagerbanens gamle forløb til kommunegrænsen i syd. Dele af Amagerruten er realiseret, men den hænger endnu ikke sammen i sin helhed. En foranalyse vil afdække løsninger, der kan gøre Amagerruten til én sammenhængende cykelrute.

#### **Tema 6. Forbedret fremkommelighed i kryds, flere bydele**

*Temaet omfatter forbedringer for cyklisters fremkommelighed i kryds. Enten ved at nedlægge gamle, overflødige signalanlæg, eller ved at samordne eksisterende signaler for at få bedre cykelfremkommelighed.*



- TM163 Initiativ 3. Vester Voldgade – Forbedret fremkommelighed for cyklister (17,7) mio. kr.)  
Med initiativet nedlægges to signalanlæg ved hhv. Ny Kongensgade og Studiestrædet. Med initiativet ombygges to kryds på Vester Voldgade, og signalreguleringen nedlægges, hvilket forbedrer cyklisters fremkommelighed på strækningen markant, uden at trafiksikkerheden forringes. Initiativet skaber også bedre forhold for fodgængere på strækningen.
- TM163 Initiativ 2. Forbedrede cykelforhold i Haraldsgade / Vermundsgade og forbindelse til Vibenshus Runddel (8,9 mio. kr.)  
Signalanlægget ved Haraldsgade / Vermundsgade nedlægges og krydset ombygges til et vigepligtsreguleret kryds. Ved Vibenshus Runddel etableres en gennemkørsel for cyklister fra Aldersrogade, og fremkommeligheden for cyklister mellem Nørrebro og ydre Østerbro forbedres markant.
- Initiativ 6. H.C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade og Enghavevej – Signaloptimering for cyklister (2,3 mio. kr.)  
Initiativet gør det mere attraktivt at cykle via H.C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade og Enghavevej. På strækningerne ønskes etableret grøn-bølge for cyklister, så flest mulig cyklister kan køre igennem signalanlæggene uden at stoppe.

### **Tema 7. Lokale genveje og cykelgader, flere bydele**

*Temaet omfatter lokale genveje, mindre forbedringer og cykelgader der forbinder det overordnede cykelstinet og forbedrer cyklisters tryghed og fremkommelighed.*

- Initiativ 7. Cykelgader - som kan etableres med begrænsede anlægsmidler og kort tidshorisont (6,4 mio. kr.)  
Med initiativet etableres 8 cykelgader med skiltning, afmærkning og hævede flader. Cykelgaderne kan etableres med kort tidshorisont og forbedrer cykelforholdene på lokale gader i byen. Initiativet omfatter følgende gader:
  - Griffenfeldsgade
  - Ravnsborggade
  - Ryesgade
  - Guldbergsgade
  - Stefansgade
  - Ægirsgade
  - Rentemestervej
  - Oehlenschlägersgade

Med initiativet nedlægges 80-100 bilparkeringspladser i Oehlenschlägersgade i blå zone.

- TM162 Initiativ 4. Pulje til mindre forbedringer af cykelforhold – Skalérbar (3,0 mio. kr.)  
Med initiativet afsættes en pulje til mindre anlægstiltag, så forvaltningen hurtigt kan imødekomme lokale behov for forbedringer for cyklister. Puljen omfatter eksempelvis mindre ændringer i afmærkning, skiltning, justering af bomme og pullerter, cykelslisker og asfaltramper, og omfatter ikke nedlæggelse af bilparkeringspladser.

### **Tema 8. Cykelparkering, flere bydele**

*Temaet omfatter forbedrede cykelparkeringsforhold i byens rum. Der etableres cykelstativer samt cykelparkeringspladser til ladcykler i byens rum.*



- Initiativ 8. Pulje til cykelparkering i byens rum på baggrund af input fra borgere – Skalérbar (5,8 mio. kr.)  
Efterspørgslen på mere og bedre cykelparkering i det offentlige rum er høj. Teknik- og Miljøforvaltningen får mindst 100 henvendelser om året om specifikke udfordringer relateret til mangelfuld cykelparkering. Med initiativet afsættes en pulje til opsætning af mellem 800 og 1.400 nye cykelparkeringspladser i byens rum.
- Initiativ 9. Forbedret cykelparkering v. Guldbergsgade og Nørrebro Runddel (0,9 mio. kr.)  
Med initiativet etableres ca. 150 nye cykelparkeringspladser fordelt på Guldbergsgade og Nørrebro Runddel. Begge lokationer er handelsområder med stort pres på cykelparkering. Der nedlægges op til 7 parkeringspladser i blå zone for at gøre plads til cykelstativer i Guldbergsgade.
- TM121. Konvertering af bilparkering til ladcykelparkering – Scenarie 1 (2,5 mio. kr.)  
Med initiativet konverteres 100 bilparkeringspladser til 400 ladcykelparkeringspladser på Østerbro, Vesterbro og Nørrebro. Den bydækkende tælling af cykelparkering fra 2017 viste, at ca. 3.500 ladcykler er parkeret i byens rum. Der er i 2022 kun 124 ladcykelparkeringspladser i København. Initiativet er skalérbart.

### **Tema 9. Adfærdsfremmende tiltag for øget cykling, flere bydele**

*Temaet omfatter initiativer der fokuserer på adfærdsfremmende tiltag, f.eks. skiltning og øget synlighed for cykeltilbud, samarbejder med private aktører og adfærdsfremmende indsatser og andre kommunikationsindsatser.*

- TM142 Initiativ 4. Skiltning og informationsindsats for rekreativ cykling (4,8 mio. kr.)  
Udbredelse af kendskabet til Grønne Cykelruter gennem eksempelvis bedre skiltning og styrket kommunikation til københavnere. Kun enkelte af de Grønne Cykelruter (eksempelvis Nørrebro ruten) er i dag skiltede. Samtidig er skiltningen af de Grønne Cykelruter ikke ensartet. Initiativet lægger op til at styrke skiltningen, fx gennem en større systematik og genkendelighed og en øget informationsindsats om ruterne, som forventes at få flere københavnere til at cykle rekreativt og øge brugen af den eksisterende cykelinfrastruktur.

### **Økonomi**

Initiativerne (1-9) har estimerede anlægsudgifter på i alt 62,7 mio. kr. i perioden 2023-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekter tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 årligt i 2023, 2024 og 2025 samt 0,2 årligt fra 2026 og frem.

Initiativerne ibrugtages løbende frem til december 2026. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i initiativet (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Initiativ 1 Cykelstier på fjerde etape af Istedgade (Enghave Plads)</i>										
- Anlæg	Anlæg		1.480	1.120	10.070	260				12.930
- Afledt drift og vedligehold	Service				15	60	60	60	60	255
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>0</b>	<b>1.480</b>	<b>1.120</b>	<b>10.085</b>	<b>320</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>13.185</b>
<i>Initiativ 2 Cykelsti på Østrigsgade</i>										
- Anlæg	Anlæg	900	8.000	3.500						12.400
- Afledt drift og vedligehold	Service			5	11	11	11	11	11	60
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>900</b>	<b>8.000</b>	<b>3.505</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12.460</b>
<i>Initiativ 3 Cykelsti på Carl Jakobsens Vej</i>										
- Anlæg	Anlæg		3.000	2.000						5.000
- Afledt drift og vedligehold	Service			4	8	8	8	8	8	44
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>0</b>	<b>3.000</b>	<b>2.004</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5.044</b>
<i>Initiativ 4 Lufthavnsruten - Forbedringer til kommende supercykelsti</i>										
- Anlæg	Anlæg		910	1.530	6.590	6.210				15.240
- Afledt drift og vedligehold	Service						1	1	1	3
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>0</b>	<b>910</b>	<b>1.530</b>	<b>6.590</b>	<b>6.210</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>15.243</b>
<i>Initiativ 5 Foranalyse - Nordlige del af Amagerruten</i>										
- Anlæg	Anlæg		1.050	750						1.800
<b>Initiativ 5 i alt</b>		<b>0</b>	<b>1.050</b>	<b>750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.800</b>
<i>Initiativ 6. H.C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade og Enghavevej - Signaloptimering for cyklister</i>										
- Anlæg	Anlæg		2.105	172						2.277
<b>Initiativ 6 i alt</b>		<b>0</b>	<b>2.105</b>	<b>172</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.277</b>
<i>Initiativ 7. Cykelgader - som kan etableres med begrænsede anlægsmidler og kort tidshorisont</i>										
- Anlæg	Anlæg		1.070	710	4.580					6.360
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service					700	700	700	700	2.800
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter					-700	-700	-700	-700	-2.800
<b>Initiativ 7 i alt</b>		<b>0</b>	<b>1.070</b>	<b>710</b>	<b>4.580</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.360</b>
<i>Initiativ 8. Pulje til cykelparkering i byens rum på baggrund af input fra borgere - Skalérbar</i>										
- Anlæg	Anlæg		740	1.906	1.906	1.245				5.797
- Afledt drift og vedligehold	Service		29	58	87	116	116	116	116	638
<b>Initiativ 8 i alt</b>		<b>0</b>	<b>769</b>	<b>1.964</b>	<b>1.993</b>	<b>1.361</b>	<b>116</b>	<b>116</b>	<b>116</b>	<b>6.435</b>
<i>Initiativ 9. Forbedret cykelparkering v. Guldbergsgade og Nørrebro Runddel</i>										
- Anlæg	Anlæg		914							914
- Afledt drift og vedligehold	Service			13	13	13	13	13	13	78
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		25	50	50	50	50	50	50	325
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-25	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-325
<b>Initiativ 9 i alt</b>		<b>0</b>	<b>914</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>992</b>
<b>I alt</b>		<b>900</b>	<b>19.298</b>	<b>11.768</b>	<b>23.280</b>	<b>7.923</b>	<b>209</b>	<b>209</b>	<b>209</b>	<b>63.796</b>





## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne har varierende kompleksitet, og der er derfor afsat mellem 0 og 15 % af anlægsudgifterne til risikotillæg for de enkelte initiativer.

## Bevillingstekniske oplysninger

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

**Table 2. Udgifter på alle styringsområder**

(1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>												
- Initiativ 1: Projektering (ekstern)	TMU	2000		900	540	180	180				1.800	1.440
- Initiativ 1: Udførsel (ekstern)	TMU	2000		0	0	9.420	0				9.420	
- Initiativ 1: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		580	580	470	80				1.710	1.160
- Initiativ 2: Projektering (ekstern)	TMU	2000	500	300							800	800
- Initiativ 2: Udførsel (ekstern)	TMU	2000		7.300	3.300						10.600	10.600
- Initiativ 2: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	400	400	200						1.000	1.000
- Initiativ 3: Projektering (ekstern)	TMU	2000		300	0						300	300
- Initiativ 3: Udførsel (ekstern)	TMU	2000		2.400	1.800						4.200	4.200
- Initiativ 3: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		300	200						500	500
- Initiativ 4: Projektering (ekstern)	TMU	2000		390	930	340	300				1.960	1.570
- Initiativ 4: Udførsel (ekstern)	TMU	2000		0	0	5.540	5.540				11.080	0
- Initiativ 4: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		520	600	710	370				2.200	1.460
- Initiativ 5: Projektering (ekstern)	TMU	2000		700	500						1.200	1.200
- Initiativ 5: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		350	250						600	600



- Initiativ 6: Projektering (ekstern)	TMU	2000		0	100						100	100	
- Initiativ 6: Udførsel (ekstern)	TMU	2000		1.625	0						1.625	1.625	
- Initiativ 6: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		480	72						552	552	
- Initiativ 7: Projektering (ekstern)	TMU	2000		580	350	230					1.160	930	
- Initiativ 7: Udførsel (ekstern)	TMU	2000				3.890					3.890		
- Initiativ 7: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		490	360	460					1.310	850	
- Initiativ 8: Projektering (ekstern)	TMU	2000		253	139	139	139				670	253	
- Initiativ 8: Udførsel (ekstern)	TMU	2000		228	1.425	1.425	886				3.964	228	
- Initiativ 8: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		259	342	342	220				1.163	259	
- Initiativ 9: Projektering (ekstern)	TMU	2000		125							125	125	
- Initiativ 9: Udførsel (ekstern)	TMU	2000		684							684	684	
- Initiativ 9: Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		105							105	105	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>900</b>	<b>19.269</b>	<b>11.688</b>	<b>23.146</b>	<b>7.714</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62.718</b>	<b>31.701</b>
<i>Afledt drift</i>													
- Initiativ 1: Vedligehold og afledt drift	TMU	1000				15	60	60	60	60	255		
- Initiativ 2: Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			5	11	11	11	11	11	60		
- Initiativ 3: Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			4	8	8	8	8	8	40		
- Initiativ 4: Vedligehold og afledt drift	TMU	1000						1	1	1	3		
- Initiativ 8: Vedligehold og afledt drift	TMU	1000		29	58	87	116	116	116	116	618		
- Initiativ 9: Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			13	13	13	13	13	13	78		
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>29</b>	<b>80</b>	<b>134</b>	<b>208</b>	<b>209</b>	<b>209</b>	<b>209</b>	<b>1.078</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>													
- Initiativ 7: Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010					700	700	700	700	2.800		
- Initiativ 9: Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010		25	50	50	50	50	50	50	325		



<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>			<b>0</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>3.125</b>	
<i>Finansposter</i>												
- Initiativ 7: Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500					-700	-700	-700	-700	-2.800	
- Initiativ 9: Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500		-25	-50	-50	-50	-50	-50	-50	-325	
<b>Finansposter i alt</b>			<b>0</b>	<b>-25</b>	<b>-50</b>	<b>-50</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-3.125</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ved tidligere budgetaftaler afsat midler til cykelrelaterede anlægsprojekter, jf. tabellen nedenfor. Der er ikke tidligere givet midler til de konkrete projekter, som er omfattet af dette budgetnotat.

(1.000 kr., løbende p/l)	2018	2019	2020	2021	2022
Budgetaftale 2018	48.200				
Overførselssagen 2017-2018	89.900				
Budgetaftale 2019		63.300			
Budgetaftale 2020			120.000		
Budgetaftale 2021				64.000	
Overførselssagen 2020-2021				5.600	
Budget 2022					75.400
Overførselssagen 2021-2022					11.200
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>	<b>120.000</b>	<b>69.600</b>	<b>86.600</b>

#### Bilag

Bilag 1 – Matrix for budgetnotater i Cykelpakke 2023 inkl. udvælgelseskriterier

**Bilag 1 - Matrix for budgetnotater i Cykelpakke 2023 inkl. udvælgelseskriterier**

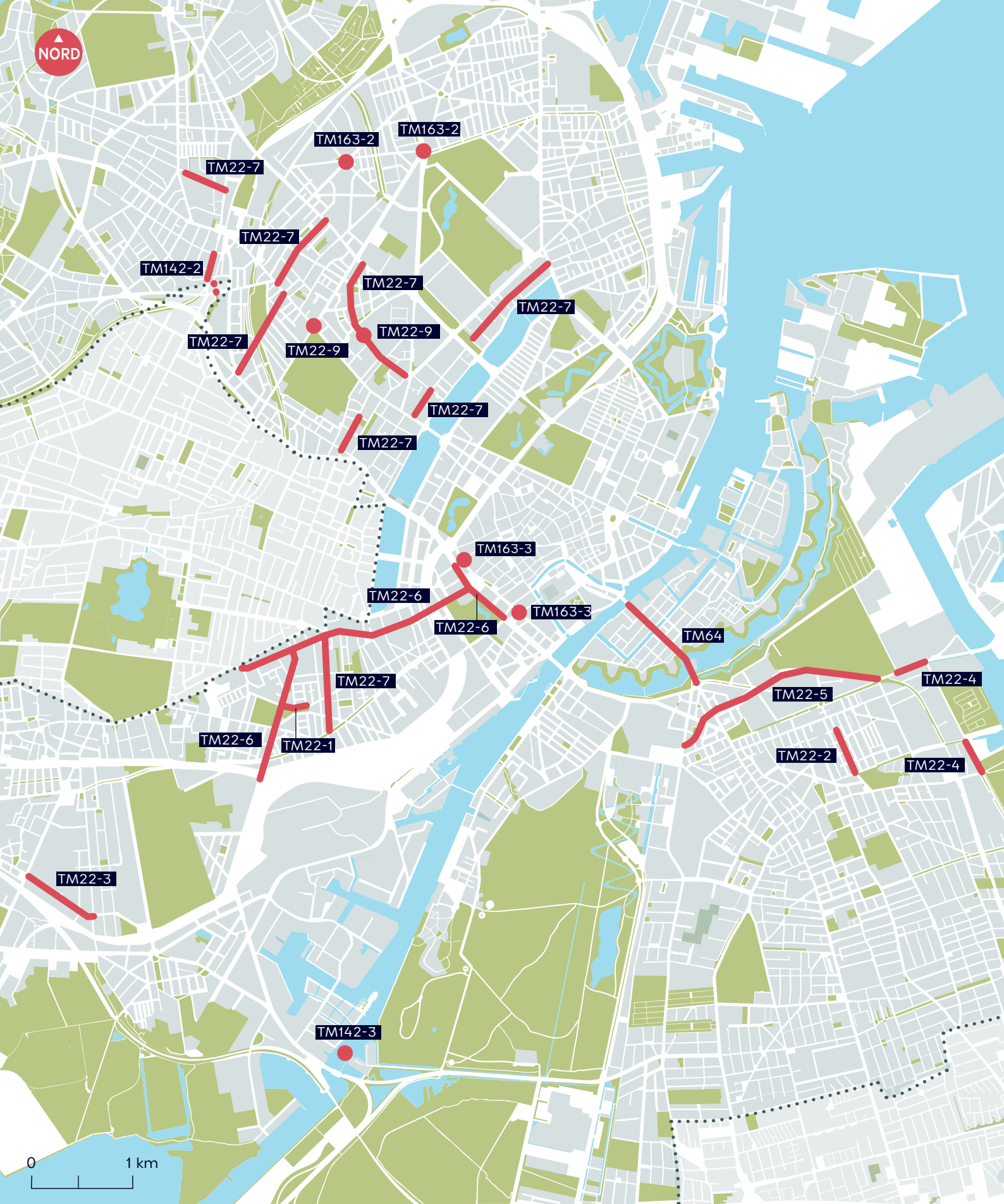
Et blankt felt angiver enten "ingen" eller "nej".

Temaer og initiativer i Cykelpakke 2023	Anlægs-måltal i alt (1.000.kr. - 2023 p/l)	Service-udgifter i alt	Ekstern finansiering	Forbedring for mange cyklister*	Tryghed & Sikkerhed	CO2-reduktion**	Udsat by	Borgerinputs vedr. utryghed	Omkostnings effektive tiltag**	Timing ift. øvrige tiltag	Bil-p nedlagt	Konsekvenser ift. træer	Km nyanlagt cykelsti/cykelbane	Km udvidet eksisterende cykelsti/cykelbane
<b>Tema 1: Anlæg af nye cykelstier, Vesterbro-Kongens Enghave</b>														
TM22-1 Cykelstier på fjerde etape af Istedgade (Enghave Plads)	12.930			Ja	Ja	Delvis		Ja					0,4	
<b>Tema 2: Cykelstiudvidelser, flere bydele</b>														
TM64 Forbedrede cykelforhold på Torvegade	66.175		26.924	Ja	Ja	Ja		Ja			17	Ca. 30 nye træer		1,6
<b>Tema 3: Cykelstier i kombination med genopretning, flere bydele</b>														
TM22-2 Cykelsti på Østrigsgade	12.400				Ja	Delvis		Ja	Ja	Ja	Op til 22			0,8
TM22-3 Cykelsti på Carl Jakobsens Vej	5.000				Ja		Ja	Ja	Ja	Ja				1,3
<b>Tema 4: Supercykelstier, Amager Øst</b>														
TM22-4 Lufthavnslinjen - Forbedringer til kommende supercykelsti	15.240				Ja									0,25
<b>Tema 5: Grønne cykelruter, flere bydele</b>														
TM142-3 Havneruten - Ny Stibro over Slusen i Sydhavn	6.545				Ja									
TM142-2 Grøndalsruten - dobbelttettet cykelsti, gangsti og opholdsmuligheder	23.770			Ja			Ja						0,3	
TM22-5 Foranalyse - Nordlige del af Amagerruten	1.800			Ja							Afklares i foranalyse	Afklares i foranalyse		
<b>Tema 6: Forbedret fremkommelighed i kryds, flere bydele</b>														
TM163-3 Vester Voldgade - Forbedret fremkommelighed for cyklister	17.690			Ja							Op til 4			
TM163-2 Forbedrede cykelforhold i Haraldsgade/Vermundsgade og forbindelse til Vibenshus Runddel	8.930				Ja		Ja				8-10			
TM22-6 H.C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade og Enghavevej - Signalojustering for cyklister	2.277			Ja		Ja		Ja						
<b>Tema 7: Lokale genveje og cykelgader, flere bydele</b>														
TM22-7 Cykelgader - som kan etableres med begrænsede anlægsmidler og kort tidshorizont	6.360			Ja		Ja	Ja	Ja	Ja		80-100			
TM162-4 Pulje til mindre forbedringer af cykelforhold (Skalérbar min. 2.000)	3.000													
<b>Tema 8. Cykelparkering, flere bydele</b>														
TM22-8 Pulje til cykelparkering i byens rum på baggrund af input fra borgere (Skalérbar min. 1.000)	5.797			Ja										
TM22-9 Forbedret cykelparkering v. Guldbergsgade og Nørrebros Runddel	914										Op til 7			
TM121-1 - Omlægning af bilparkering til ladcykelparkering	2.510					Ja					25			
<b>Tema 9. Adfærdsfremmende tiltag for øget cykling, flere bydele</b>														
TM142-4 Forbedret skiltning af grønne ruter og målrettet informationsindsats	4.759			Ja					Ja					
<b>Udgifter i alt (inkl. budgetidéer)</b>	<b>196.097</b>		<b>26.924</b>											

\* Mange cyklister skal forstås som strækninger, hvor der er mere end 5-7.000 cyklister om dagen, eller det er initiativer, der med indsats flere steder også påvirker mange cyklister. For cykelparkering er det initiativer, hvor vi forventer meget høj udnyttelse af det etablerede, men det kan godt være enkelte stativer flere steder.

\*\* "Omkostningseffektivt tiltag" er tiltag, hvor det vurderes, at der pr. afsat krone tiltrækkes flere nye cyklister end ved en gennemsnitlig investeret krone på cykelområdet.

\*\*\* Det er ikke muligt at kvantificere CO2-effekten.



- ..... Kommunegrænse
- Strækning
- Punkt
- ● ● Udføres af Frederiksberg Kommune

**TM22 CYKELPAKKEN**

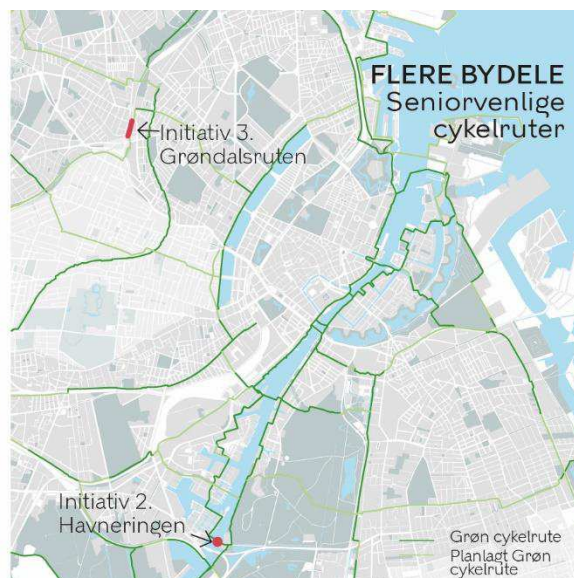
*Forskellige initiativer*

Oversigtskort

**BILAG 2**



## TM142 Seniorvenlige cykelruter



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om foranalyse på seniorvenlige cykelruter til Budget 2023.

### Indhold

Budgetnotatet omfatter en analyse, som med inddragelse af seniorborgerne vil undersøge, hvordan byens cykelforbindelser kan forbedres og i højere grad imødekomme deres behov, herunder hvor De Grønne Cykelruter kan forbedres, og det eksisterende netværk kan udvides. Budgetnotatet indeholder også forslag til anlægstiltag, der allerede nu kan forbedre De Grønne Cykelruter samt et initiativ til forbedret skiltning af De grønne Cykelruter samt en målrettet informationsindsats om De Grønne Cykelruter med fokus på senior-københavnere.

De Grønne Cykelruter er en del af Københavns Kommunes eksisterende plangrundlag på cykelområdet. Ruterne løber adskilt fra den øvrige trafik i grønne omgivelser eller på mindre trafikerede veje og er et attraktivt og trygt alternativ til det øvrige cykelstinet. De Grønne Cykelruter har fokus på rolige og trygge cykelforhold, og er, ifølge Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer, centrale for at få især nye og mindre rutinerede cyklister til at cykle mere

Det er forvaltningens vurdering, at de Grønne Cykelruter er et hensigtsmæssigt ophæng for planlægning af seniorvenlige cykelruter, da konceptet for Grønne Cykelruter i høj grad vurderes at imødekomme seniormedborgeres behov. Det gælder dog generelt, at cvkeltiltag i forskellig omgang kan tilgodese flere grupper af cyklister, så tiltag målrettet seniormedborgere vil også kunne gavne andre borgere.

### **Initiativ 1. Analyse af forbedring af cykelforhold og Grønne Cykelruter med inddragelse af seniorer i København (1,3 mio. kr. i anlæg)**

Initiativet omfatter en analyse af eksisterende data om placering af tilbud for ældre i København og forbindelser til de eksisterende Grønne Cykelruter, samt en omverdensinddragelse med senior-københavnere og relevante organisationer og lokaludvalg. Analysen vil resultere i anbefalinger til konkrete anlægsprojekter, der forbedrer de eksisterende Grønne Cykelruter eller overordnet skaber bedre tilgængelighed og



cykelforhold for senior-københavnere. Analysen vil også bidrage med anbefalinger til eventuelle fremtidige udvidelser af de Grønne Cykelruter.

Analysens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget primo 2024 forud for forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024.

### **Initiativ 2. Grøndalsruten – dobbeltrettet cykelsti, gangsti og opholdsmuligheder (23,8 mio. kr. i anlæg)**

Med initiativet etableres en dobbeltrettet cykelsti og en gangsti langs Højbanen fra kommunegrænsen nord for Hillerødgade til Folmer Bendtsens Plads, ca. 300 meter. Der etableres opholdsmuligheder på de ca. 150 meter af Grøndalsruten, som forløber langs Højbanen. Området er i dag præget af problemer med utryghed og udfordringer med renhold. Initiativet vil også reducere disse udfordringer. Frederiksberg Kommunes By- og Miljøudvalg har afsat midler til deres del af forløbet, ca. 80 meter mellem Hillerødgade og kommunegrænsen.

Etablering af en dobbeltrettet cykelsti og en gangsti på hele forløbet vil gøre ruten til et attraktivt alternativ til den trafikerede Nordre Fasanvej for cyklister og fodgængere, herunder ældre. Initiativet vil desuden medvirke til en større sammenhæng for gående og cyklister i området, samt skabe forbindelse til den nye dobbeltrettede cykelsti på Metroforpladsen ved Folmer Bendtsens Plads og cykelstierne på Nørrebrogade og Frederikssundsvej.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt ultimo 2024 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### **Tilvalg til initiativ 2. Genplantning af 15-20 træer (1 mio. kr. i anlæg)**

På forløbet langs Højbanen er der ca. 25 selvsåede træer, som forventes at give problemer ift. banen, hegn/mure og bebyggelse og forventes fældet, uanset om initiativ 2 vedtages eller ej.

Der plantes med tilvalget 15-20 træer af arter, som passer bedre til stedet. Det kunne være arter, der har en søjleform, ikke vokser hurtigt og ikke bliver så store. Det vurderes, at de nye træer hurtigt vil få tilnærmelsesvis samme omfang som de nuværende selvsåede træer. I projektet vil det blive forsøgt at indpasse de eksisterende træer, men det forventes ikke muligt.

### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
Ca. 25 selvsåede træer	Alle de selvsåede	15- 20	15-20

Initiativ 2 eller tilvalget har ikke konsekvenser for bil- eller cykelparkering.

### **Initiativ 3. Havneringen – Ny stibro over Slusen i Sydhavn (6,5 mio. kr. i anlæg)**

Med initiativet etableres en ny stibro over Slusen, og et "missing link" på den grønne rute "Havneringen" udbedres. Den eksisterende løsning består af cykelramper, der kan foldes op og kan være usikker at benytte pga. de smalle ramper og stejle hældninger, især for ældre og gangbesværede. Derudover er der utilstrækkelig belysning, som skaber utryghed ved overgangen. Stien over Slusen i Københavns Sydhavn giver cyklister en rolig genvej mellem Sydhavnen og Amager. I modsætning til Sjællandsbroen er der ingen biltrafik på denne strækning. Den nye bro vil gøre krydsningen af Sluseløbet mere



sikker, da broen etableres med ramper, der har en lavere hældning end de nuværende. Der etableres ny og forbedret belysning omkring den nye stibro.

Stibroen udføres i stål. For at opnå den ønskede frihøjde på 3 meter i en bredde af 6 meter (gennemsejlingsbredde) hæves broen 0,5 meter over kajkanten. Det betyder, at der etableres ramper med en længde på 6 meter og hældning på 70 ‰ mellem kajkanterne og den centrale del af broen. Broen vil være 3 meter bred, hvilket svarer til bredden af den tilstødende bro vest for slusen. I forbindelse med evt. åbning af slusen, kan broen løftes væk med mobilkran.

Projektet har ikke konsekvenser for træer, bilparkering eller cykelparkering.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt efteråret 2023 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler

#### **Initiativ 4. Forbedret skiltning af grønne ruter og målrettet informationsindsats (4,8 mio. kr. i anlæg)**

Initiativet omfatter udbredelse af kendskabet til Grønne Cykelruter gennem eksempelvis bedre skiltning og styrket kommunikation til københavnere. Kun enkelte af de Grønne Cykelruter (eksempelvis Nørrebro-ruten) er i dag skiltede. Samtidig er skiltningen af de Grønne Cykelruter ikke ensartet. Initiativet lægger op til at styrke skiltningen, fx gennem en større systematik og genkendelighed og en øget informationsindsats om ruterne, herunder et særligt fokus på senior-københavnere, som forventes at få flere københavnere til at cykle rekreativt og øge brugen af den eksisterende cykelinfrastruktur.

*Initiativet indeholder følgende delinitiativer:*

- Opsætning af skilte på ca. 50 km Grønne Cykelruter (3,2 mio. kr.) (bl.a. på Vigerslevruten ved Valbyparken, hele Kalvebodruten og Utterslevruten i Brønshøj-Husum). Dette delinitiativ er skalerbart ned til 1,5 mio. kr.
- Udvikling af et mere ensartet og genkendeligt system for skiltning af de eksisterende og kommende Grønne Cykelruter (0,5 mio. kr.).
- Informationsindsats med henblik på udbredelse af kendskab til de Grønne Cykelruter i samarbejde med Lokaludvalg, Miljøpunkter, lokale organisationer samt turist- og fritidsforeninger. Informationsindsatsen vil have særligt fokus på senior-københavnere (0,4 mio. kr.).

Initiativet har ikke konsekvenser for træer, bilparkering eller cykelparkering.

#### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsgudgifter på i alt 37,4 mio. kr. i perioden 2023-2026. Der skal som en konsekvens af initiativerne tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2024, 0,2 mio. kr. i 2025 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2026 og frem.

Initiativ 1: Foranalysen forventes afsluttet i februar 2024.

Initiativ 2: Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2026.

Initiativ 3: Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december 2024.

Initiativ 4 forventes ibrugtaget i december 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig, 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
<i>Initiativ 1. Analyse af forbedringer på De Grønne Cykelruter med inddragelse seniorer i København</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.293				1.293
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.293</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.293</b>
<i>Initiativ 2. Grøndalsruten - dobbeltrettet cykelsti, gangsti og opholdsmuligheder</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.030	1.720	7.400	13.620	23.770
- Afledt drift og vedligehold	Service				230	230
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>1.030</b>	<b>1.720</b>	<b>7.400</b>	<b>13.850</b>	<b>24.000</b>
<i>Tilvalg til initiativ 2. Genplantning af 15-20 træer</i>						
- Anlæg	Anlæg				1.000	1.000
- Afledt drift og vedligehold	Service				50	50
<b>Tilvalg 1 i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.050</b>	<b>1.050</b>
<i>Initiativ 3. Havneringen - Ny stibro over Slusen i Sydhavn</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.535	4.910	100		6.545
- Afledt drift og vedligehold	Service			65	65	130
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>1.535</b>	<b>4.910</b>	<b>165</b>	<b>65</b>	<b>6.675</b>
<i>Initiativ 4. Forbedret skiltning af grønne ruter og målrettet informationsindsats</i>						
- Anlæg	Anlæg	420	3.919	420		4.759
- Afledt drift og vedligehold	Service		75	150	150	375
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>420</b>	<b>3.994</b>	<b>570</b>	<b>150</b>	<b>5.134</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>4.278</b>	<b>10.624</b>	<b>8.135</b>	<b>15.115</b>	<b>38.152</b>

### Risikovurdering

Initiativ 1 og 4 vurderes ukomplicerede, og der afsættes derfor ikke midler til risikotillæg.

For initiativ 2 er den overordnede risikovurdering, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Initiativet skal gennemføres i et begrænset byrum via en underføring, som Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kender kvaliteten af, hvilket kan give udfordringer med etableringen. En dialog med Banedanmark om åbning af en bue under Højbanen er nødvendig. Dertil kommer, at Grøndalsruten skal forløbe gennem spidsen af EI-forbundets matrikel, hvorfor Dansk EI-forbund vil blive inddraget i projektet med henblik på at erhverve et mindre areal.

For initiativ 3 er den overordnede vurdering, at projektet er meget kompliceret, og der afsættes 15% af anlægsomkostningerne til risikotillæg, som følge af usikkerhed ift. montering af broelementet.



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. – 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførelse, initiativ 1	TMU	2000	800				800	800*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000	493				493	493*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000	510	1.120	750	760	3.140	1.870*
- Udførelse, initiativ 2	TMU	2000			5.940	12.490	18.430	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000	520	600	710	370	2.200	1.460*
- Udførelse, tilvalg	TMU	2000				1.000	1.000	
- Projektering, initiativ 3	TMU	2000	1.175	0	100		1.275	1.160*
- Udførelse, initiativ 3	TMU	2000	0	4.555			4.555	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000	360	355			715	360*
- Projektering, initiativ 4	TMU	2000	300	300	300		900	900*
- Udførelse, initiativ 4	TMU	2000		3.200			3.200	3.200*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 4	TMU	2000	120	419	120		659	659*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>4.278</b>	<b>10.549</b>	<b>7.920</b>	<b>14.620</b>	<b>37.367</b>	<b>7.702*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000				230	230	
- Vedligehold og afledt drift, tilvalg	TMU	1000				50	50	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 3	TMU	1000			65	65	130	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 4	TMU	1000		75	150	150	375	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>75</b>	<b>215</b>	<b>495</b>	<b>785</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende							x
Bispebjerg		Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	X	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	X	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.

## TM162 Genveje for cyklister, flere bydele



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 med forslag til initiativer, der kan forbedre cyklisters tryghed og fremkommelighed på mindre befærdede gader.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder flere initiativer, der forbedrer tryghed og fremkommelighed for cyklister. Initiativerne kan vælges uafhængigt af hinanden.

#### **Initiativ 1 - Ålandsgade, ophævelse af ensretningen for cyklister (1,6 mio. kr. i anlæg)**

Ålandsgade ligger på østsiden af Amager Centret og er på strækningen mellem Holmbladsgade og Brysselgade ensrettet i sydgående retning. Ålandsgade udgør sammen med Frankrigshusene og Wittenberggade en genvej for cyklister i forhold til den nord-sydgående og øst-vestgående gadestruktur. Ved at ophæve ensretningen for cyklister på Ålandsgade vil både cyklisternes mulighed for at bruge genvejen og for at komme rundt i lokalområdet, forbedres. Frankrigshusene/Wittenberggade benyttes dagligt af 3-5.000 cyklister. En ophævelse af ensretningen i Ålandsgade forventes at medføre en stigning i cykeltrafikken på mindst 50 %.

For at ophæve ensretningen for cyklister skal der anlægges en modstrømscykelbane i Ålandsgade, hvilket medfører nedlæggelse af 20 bilparkeringspladser. Initiativet indgår i *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*.

#### **Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 1**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
39	Blå zone	81 % kl. 22	20	0

Initiativ 1 har ingen konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

#### **Initiativ 2 - Rosenvængets Allé, ophævelse af ensretning for cyklister (1,6 mio. kr. i anlæg)**

Ensretning ophæves for cyklister på Rosenvængets Allé mellem Østerbrogade og Sorøgade. For at komme ind i kvarteret i dag skal cyklister fra Ryesgade og Søerne, når de har krydset Østerbrogade i lyskrydset ved Ryesgade, enten stå af og trække cyklen af Rosenvængets Allé eller trække til Slagelsegade. Ved at ophæve ensretningen for cyklister og etablere modstrømscykelsti kan cyklisterne i stedet fortsætte direkte ind i kvarteret via Rosenvængets Allé. Ændringen vil også gøre det mere attraktivt og sikkert for cyklister, som cykler langs Søerne og i dag krydser Østerbrogade for enden af Søerne via helleanlæg, at dreje af fra Søerne til Ryesgade og krydse Østerbrogade i det signalregulerede kryds Ryesgade/Østerbrogade/Rosenvængets Allé.

Ændringerne forventes at føre til mindst en fordobling af antal cyklister i gaden.



Ensretningen vurderes at medføre nedlæggelse af ca. 18 bilparkeringspladser. Initiativet indgår i *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 2

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
46	Blå zone	104 % kl. 22	18	0

### Initiativ 3 - Annebergvej og Primulavej, forstærkede cykelstier ved busstop (4,2 mio. kr. i anlæg)

I 2014 blev der i Vanløse og Brønshøj-Husum etableret cykelstier og -baner på Annebergvej, Primulavej, Gavnøvej og Brønshøjvej mellem Godthåbsvej og Brønshøj Torv. På Annebergvej og Primulavej var der imidlertid ikke midler til at etablere cykelstier ved busstoppestederne, hvorfor cykelbanerne i dag er afbrudt, og bussen flere steder stopper langs fortovs-kanten, hvilket har en negativ effekt på cyklisternes tryk og sikkerhed.

For at afhjælpe dette forhold og løfte standarden af den samlede strækning kan der ved fem busstoppesteder etableres korte strækninger med traditionel cykelsti med kantsten mellem de allerede eksisterende, påmalede cykelbaner. Det er nødvendigt at rykke nogle af stoppestederne lidt væk fra krydsene, og det medfører, at tre parkeringspladser nedlægges. I projektet tilpasses cykelbaner og afstriking ift. busstop og kryds, hvilket vil give et bedre sammenhængende forløb af cykelsti og -bane på hele strækningen.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 3

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
21	Udenfor zone	Udenfor tælleområde	3	0

Initiativ 3 har ingen konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

### Initiativ 4 - Pulje til mindre forbedringer af cykelforhold (3,0 mio. kr. i service)

Med initiativet afsættes en pulje til mindre anlægstiltag. Mindre forbedringer af cykelforholdene er typisk for store til at kunne varetages af den daglige drift. Ved at afsætte midler til en pulje til mindre forbedringer, vil forvaltningen kunne imødekomme det løbende behov, som der er for disse forbedringer.

Konkret kan mindre forbedringer for eksempel omfatte:

- Mindre ændringer i afmærkning, som forbedrer forholdene i kryds og udretter kørekurver på strækninger.
- Opsætning af manglende skilte og ændring af eksisterende skilte, der er u hensigtsmæssigt placeret.
- Etablering af cykelslisker og asfaltramper.
- Justering af bomme og pullerter.
- Flytning af kantsten på små strækninger.
- Tilpasning af midterheller.
- Anlæg af overkørsler ved sideveje.

Forvaltningen vil på baggrund af borgerhenvendelser og stedspecifikke faglige vurderinger udpege en række mindre forbedringer, som vil kunne blive gennemført i regi af puljen. Puljen omfatter ikke nedlæggelse af bilparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget vil årligt blive orienteret om status for udmøntningen af puljen og vil desuden blive forelagt en slutevaluering ved puljens afslutning.



Beløbet for puljen er skalerbart, men der anbefales minimum 3,0 mio. kr. over en periode på 3 år og maksimum 6,0 mio. kr. over en periode på 3 år.

## Økonomi

Initiativerne 1 – 3 har samlede anlægsudgifter på i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2023-2024. Initiativ 4 har estimeret serviceudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2023 til 2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.

Initiativ 1 og 2 forventes ibrugtaget i juni 2024, og initiativ 3 forventes ibrugtaget i september 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2023-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Table 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Ålandsgade</i>						
- Anlæg	Anlæg	395	1.210			1.605
- Afledt drift og vedligehold	Service	3	6	6	6	21
- Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service		140	140	140	420
- Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-140	-140	-140	-420
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>398</b>	<b>1.216</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>1.626</b>
<i>Initiativ 2. Rosenvængets Allé</i>						
- Anlæg	Anlæg	395	1.210			1.605
- Afledt drift og vedligehold	Service	5	10	10	10	35
- Parkeringsindtægter/ reduktion af parkeringsindtægter	Service		126	126	126	378
- Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-126	-126	-126	-378
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>400</b>	<b>1.220</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>1.640</b>
<i>Initiativ 3. Annebergvej/ Primulavej</i>						
- Anlæg	Anlæg	650	3.590			4.240
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>650</b>	<b>3.590</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.240</b>
<i>Initiativ 4. Pulje til mindre forbedringer af cykelforhold</i>						
- Service	Service	1.000	1.000	1.000		3.000
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.448</b>	<b>7.026</b>	<b>1.016</b>	<b>16</b>	<b>10.506</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 1-3 er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Alle anlægsprojekter, hvor der ændres på vejforhold, kræver politiets samtykke, og det kan erfaringsmæssigt påvirke udformningen af de foreslåede projekter og deres tidsplan.



## Bevillingstekniske oplysninger

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

**Tablet 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Projektering, initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	145				145	145*
Udførsel, Initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		970			970	970*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	250	240			490	490*
Projektering, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	145				145	145*
Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		970			970	970*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	250	240			490	490*
Projektering, initiativ 3	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	350	140			490	490*
Udførsel, initiativ 3	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		3.200			3.200	3.200*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	300	250			550	550*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.440</b>	<b>6.010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.450</b>	<b>7.450*</b>
<i>Serviceudgifter</i>									
Initiativ 4		1000 Ordinær drift	U	1.000	1.000	1.000		3.000	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	TMU	1000 Ordinær drift	U	3	6	6	6	21	
Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000 Ordinær drift	U	5	10	10	10	35	



<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>8</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>56</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>									
Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 1	TMU	1010 Parkering	U		140	140	140	420	
Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 2	TMU	1010 Parkering	U		126	126	126	378	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>266</b>	<b>266</b>	<b>266</b>	<b>798</b>	
<i>Finansposter</i>									
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 1	ØU	2500 Finansposter	I		-140	-140	-140	-420	
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 2	ØU	2500 Finansposter	I		-126	-126	-126	-378	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-266</b>	<b>-266</b>	<b>-266</b>	<b>-798</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

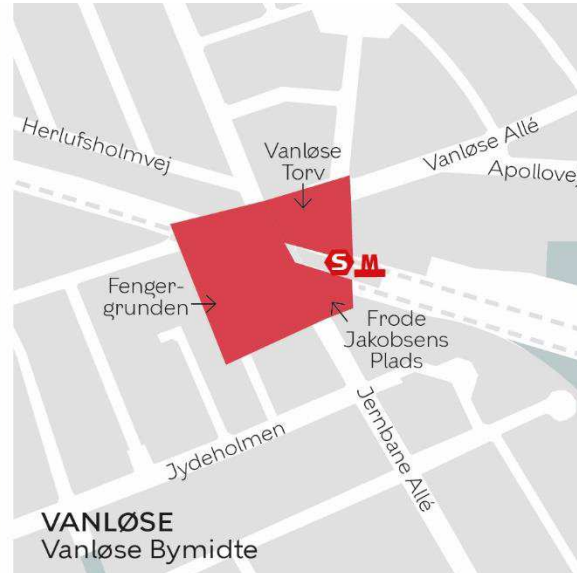
### Tidligere afsatte midler

Der blev ved Budget 2008 afsat 3,1 mio. kr. til puljerne "Små sten" (Cykelpakke III). Der blev ved Budget 2012 afsat 1,5 mio. kr. til puljen "Cykeltip" (Cykelpakke V).

(1.000 kr., løbende p/l)	2008	2009	2010	2011	2012
Budgetaftale 2008	3.100				
Budgetaftale 2012					1.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>



## 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 løsnings-scenarier 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 løsnings-scenarierne.

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 busstrafikkens 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
<i>Foranalyse</i>						
- Anlæg	Anlæg	300	300			600
<b>Foranalyse i alt</b>		<b>300</b>	<b>300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>
<i>Tilvalg af trafikanalyse</i>						



- Anlæg	Anlæg	375	375			750
<b>Trafikanalyse i alt</b>		<b>375</b>	<b>375</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>750</b>
<b>Udgifter i alt inkl. Tilvalg</b>		<b>675</b>	<b>675</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.350</b>

### 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*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>675</b>	<b>675</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.350</b>	<b>1.350*</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

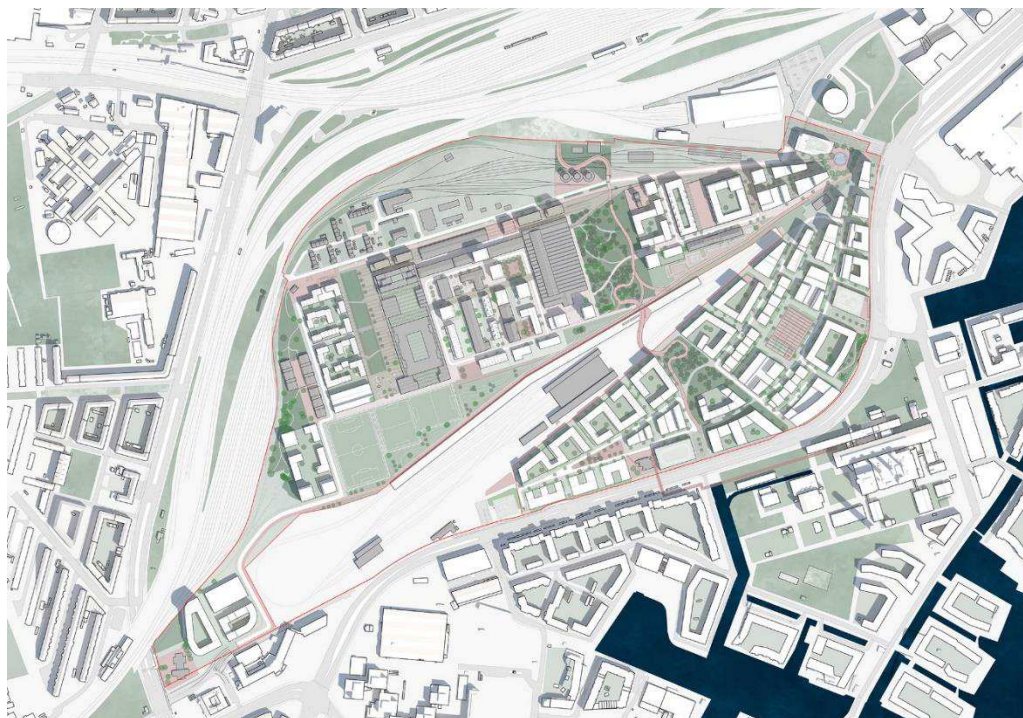
#### Høring

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.

## TM232 Udvidet høringsproces for lokalplan Godsbaneterrænet



### Baggrund

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af startredegerelse for lokalplan med kommuneplantillæg for Godsbaneterrænet den 4. april 2022 afgav det samlede udvalg følgende protokolbemærkning:

*"Udviklingen af Godsbaneterrænet er en sjælden stor mulighed for at udvikle et sammenhængende område på én gang for København og for københavnernes. Partierne ønsker derfor at Lokalplanen sendes i en udvidet høringsproces med tematiserede borgerhøringer i nye og klassiske formater. Høringsprocessen inddrages som en del af afviklingen af Arkitekturåret 2023 og initiativet søges finansieret i budget 2023."*

Dette budgetnotat er udarbejdet i forlængelse af protokolbemærkningen.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen er i dialog med grundejerne for Godsbaneterrænet om bearbejdning af helhedsplan for Godsbaneterrænet på baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets og Økonomiudvalgets behandling af startredegerelsen samt vedtagne ændringsforslag. Et forslag til lokalplan og kommuneplantillæg forventes fremlagt for Borgerrepræsentationen i 2023, hvorefter planforslaget sendes i offentlig høring. Standardproces for offentlig høring af lokalplanforslag i Københavns Kommune er en 8-ugers høringsproces, hvor der i større sager afholdes et borgermøde. Grundejerne for Godsbaneterrænet har dialog med en lokal følgegruppe og planlægger borgerinvolvering om udvalgte temaer i efteråret 2022.

En udvidet høringsproces med nye og klassiske formater kan fx bestå af klassiske debatmøder, digitale møder, animation og udadvendte arrangementer, eksempelvis ved opsætning af pavilloner på Godsbaneterrænet eller samarbejde med Arkitekturårets partnere i Copenhagen Village og Boligværkstedet. En udvidet høringsproces vil også kunne indeholde aktiviteter, der igangsættes før den officielle høringsperiode, idet dette



vil kunne give større mulighed for at indarbejde borgerinput i helhedsplanen. Der lægges derfor op til midler allerede i 2022, så planlægning af processen kan igangsættes.

Arkitekturåret arbejder med temaet "Copenhagen in Common - vi har historien til fælles, vi har hverdagen til fælles, og vi har naturen til fælles". Borgerdialogen om Godsbaneterrænet kan tilknyttes disse temaer. En udvidet borgerdialog om Godsbaneterrænet kan derved også styrke arrangementer og debat i forbindelse med Arkitekturåret.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen er løbende i dialog med Vesterbro Lokaludvalg, som også vil skulle inddrages i planlægning af borgerdialog.

Der skal afsættes midler til planlægning og opsamling på borgerdialog. I denne opgave indgår desuden koordinering med grundejere og Vesterbro Lokaludvalg om planlægning af initiativer. Derudover vil der være behov for rådgiverydelse, afholdelse af arrangementer samt kommunikation, koordinering og bidrag til arrangementer i forbindelse med Arkitekturåret

Scenariet kan op- og nedskaleres. Hvis der nedskaleres, vil der kunne igangsættes færre og mindre aktiviteter. Hvis der opskaleres, vil der kunne igangsættes flere og større aktiviteter.

### Økonomi

Indsatsen har estimerede serviceudgifter på i alt 0,08 mio. kr. i 2022 og 1,4 mio. kr. i 2023.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	I alt
- Projektledelse	Service	75	266			341
- Rådgiverydelser og arrangementer	Service		660			660
- Kommunikation, herunder samarbejde og arrangementer med arkitekturåret	Service		500			500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>75</b>	<b>1.426</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.501</b>

### Risikovurdering

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



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Projektledelse	TMU	1000 - Ordinær drift	75	266			341
- Rådgiverydelser og arrangementer	TMU	1000 - Ordinær drift		660			660
- Kommunikation, herunder samarbejde med arkitekturåret	TMU	1000 - Ordinær drift		500			500
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>75</b>	<b>1.426</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.501</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### 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.

### Henvisning

Startredegerelse for Godsbaneterrænet:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/4eb7c0b4-c6eb-45fc-84e3-809332bc8822/1baaba81-f698-4a6b-bc94-c57a14c06378-bilag-2.pdf>

## TM132 Legeplads på Hulgårds Plads, Bispebjerg



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 på opgradering af forholdene på legepladsen på Hulgårds Plads, med udgangspunkt i et idéoplæg udarbejdet af Bispebjerg Lokaludvalg.

### Indhold

Dette budgetnotat indeholder flere tiltag for opgradering af Hulgårds Plads. Initiativ 1 omhandler en grøn afskærmning. Initiativ 2 består af to scenarier for hhv. et lille og stort fysisk løft af den bemandede legeplads. Initiativerne/scenarierne er en opdeling af det samlede idéoplæg fra Bispebjerg Lokaludvalg (bilag 1).

Initiativ 1 og initiativ 2 kan vælges uafhængigt af hinanden. De to scenarier under initiativ 2 er dog gensidigt udelukkende.

#### **Initiativ 1. Grøn afskærmning (0,8 mio. kr. i anlæg)**

Med Initiativ 1 gennemføres en samlet tilplantningsstrategi for Hulgårds Plads for at afskærme pladsen (særligt legepladsen) for partikelforurening fra trafikken på Hulgårdsvej og Frederikssundvej samt for at ruminddele pladsen mere hensigtsmæssigt i forhold til pladsens forskellige brugere. Dette skal eksempelvis give mulighed for, at børnefamilier og udsatte borgere i højere grad kan benytte pladsen ugeneret af hinandens aktiviteter.

Mellem de store veje og legepladsen etableres en afskærmende væg af beplantning på ca. 2 meter i bredde. Pladsen har i dag allerede en hel del store træer. Det forventes derfor, at der primært vil være behov for at tilplante høje buske og kun ganske få eller ingen træer. Der vil blive udvalgt plantearter med særlige kvaliteter i forhold til at afskærme for partikelforurening. Sammensætningen af planter skal desuden bidrage til den æstetiske oplevelse af pladsen og kommunens ambitioner for biodiversitet. Ved udarbejdelse af beplantningsplanen tages hensyn til forhold som tryghed og oversigtsforhold.

Initiativet forventes ikke at have konsekvenser for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.



### **Initiativ 2, scenarie 1. Lille løft af legeplads (3,5 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie gennemføres et løft af den bemandede legeplads på Hulgårds Plads, så legepladsen kommer tættere på standarden i resten af byen. Den eksisterende legeplads vil blandt andet i mindre omfang få tilført enkelte nye elementer, fx bænke, plantekasser eller mindre legeredskaber.

Initiativet forventes ikke at have konsekvenser for området's træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

### **Initiativ 2, scenarie 2. Stort løft af legeplads (7,6 mio. kr. i anlæg)**

Med Initiativ 2, scenarie 2 tilføres yderligere midler til legepladsen, hvilket giver mulighed for at gennemføre et markant fysisk løft, der kan gøre den bemandede legeplads på Hulgårds Plads til en attraktion i et udsat byområde.

Med dette initiativ, vil det være muligt at erstatte samtlige gamle legepladsredskaber med nye elementer af højere kvalitet. Med inspiration fra lokaludvalgets idéoplæg vil legepladsen blive disponeret i aldersrelateret zoner, hvor der også tages særlig hensyn til, at de mindste børn er beskyttet mod støj og dårlig luft.

Der vil også blive etableret belysning på legepladsen, så den daglige brug kan udvides i vinterhalvåret. Udover at udvide tidsrummet, hvor det er muligt at anvende legepladsen, vil belysningen også øge trygheden på pladsen.

Belysningen vil blive installeret med timer, så der i samråd med de lokale beboere kan fastlægges et passende tidsrum for belysningen. Der vil blive valgt belysning, som tager hensyn til omkringliggende boliger og trafik. Da legepladsen er tæt omkranset af træer, forventes det, at belysningen vil have meget lille påvirkning på de omkringliggende boliger.

Den nærmere udvælgelse af legeredskaber og disponering af legepladsen skal ske i samråd med de lokale brugere og ansatte på den bemandede legeplads. Da denne løsning giver mulighed for en mere omfattende reorganisering af legepladsen, er der med denne løsning afsat ekstra midler til borgerinddragelse.

Initiativet forventes ikke at have konsekvenser for området's træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,3 mio. kr. i perioden 2022-2024, ved valg af det store løft af legepladsen. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte årlige driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2023, 0,02 mio. kr. i 2024, 0,1 mio. kr. i 2025 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til drift af ny belysning, pleje af beplantning, drift og vedligehold af legeredskaber.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget august 2023. Initiativ 2 (begge scenarier) forventes ibrugtaget i september 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2025 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. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Grøn afskærmning</i>						
- Anlæg	Anlæg	762				762
- Afledt drift og vedligehold	Service	7	17	17	17	58
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>769</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>820</b>
<i>Initiativ 2, scenarie 1. Lille løft af legeplads</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.067	1.823	603		3.493
- Afledt drift og vedligehold	Service			38	115	153
<b>Initiativ 2, scenarie 1 i alt</b>		<b>1.067</b>	<b>1.823</b>	<b>641</b>	<b>115</b>	<b>3.646</b>
<i>Initiativ 2, scenarie 2. Stort løft af legeplads</i>						
- Anlæg	Anlæg	2.577	3.683	1.307		7.567
- Afledt drift og vedligehold	Service			128	270	398
<b>Initiativ 2, scenarie 2 i alt</b>		<b>2.577</b>	<b>3.683</b>	<b>1.435</b>	<b>270</b>	<b>7.965</b>
<b>Udgifter i alt (ved valg af scenarie 1)</b>		<b>1.836</b>	<b>1.840</b>	<b>658</b>	<b>132</b>	<b>4.466</b>
<b>Udgifter i alt (ved valg af scenarie 2)</b>		<b>3.346</b>	<b>3.700</b>	<b>1.452</b>	<b>287</b>	<b>8.785</b>

### Risikovurdering

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

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**



Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering, initiativ 1	2000	86				86	86*
- Udførelse, initiativ 1	2000	576				576	576*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	100				100	100*
- Projektering, initiativ 2, scenarie 1	2000	132	265			397	397*
- Udførelse, initiativ 2, scenarie 1	2000	796	1.320	524		2.640	2.640*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2, scenarie 1	2000	139	238	79		456	456*
- Projektering, initiativ 2, scenarie 2	2000	517	341			858	858*
- Udførelse, initiativ 2, scenarie 2	2000	1.724	2.862	1.137		5.723	5.723*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2, scenarie 2	2000	336	480	170		986	986*
<b>Anlægsudgifter i alt (ved valg af scenarie 1)</b>		<b>1.829</b>	<b>1.823</b>	<b>603</b>	<b>0</b>	<b>4.255</b>	<b>4.255*</b>
<b>Anlægsudgifter i alt (ved valg af scenarie 2)</b>		<b>3.339</b>	<b>3.683</b>	<b>1.307</b>	<b>0</b>	<b>8.329</b>	<b>8.329*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 1	1000	7	17	17	17	58	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 2, scenarie 1	1000			38	115	153	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 2, scenarie 1	1000			128	270	398	
<b>Afledte serviceudgifter i alt (ved valg af scenarie 1)</b>		<b>7</b>	<b>17</b>	<b>55</b>	<b>132</b>	<b>211</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt (ved valg af scenarie 2)</b>		<b>7</b>	<b>17</b>	<b>145</b>	<b>287</b>	<b>456</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg	X	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

Ved Budget 2022 blev der givet midler til løbende reovering af legepladser. Af den samlede bevilling udmøntes 0,5 mio. kr. samlet i perioden 2022-2027 til legepladsen på Hulgårds Plads.

### Bilag



Bilag 1: Hulgårds Plads, Ideoplæg

december 2020

Design af trivselsområder for  
vores yngste beboere

# Hulgårdsplads

OPSUMMERING OG RESULTATER

# En stor tak til følgegruppen og vores dataindsamlere!

**Tanja Møller Jensen**, Bispebjerg LU sekretariat  
**Signe Dehn Sparrevohn**, Bispebjerg LU sekretariat  
**Line Køllgård**, gadepladsmedarbejder, Socialforvaltningen  
**Lena**, gadepladsmedarbejder, Socialforvaltningen  
**Greta Nedergaard**, TMF, Mobilitet og luftforurening og børnelivszoner  
**Zahra Jabr**, Rødderne, medarbejder  
**Elise Sylvest Elmgren**, TMF byrumsforvalter-drift og vedligeholdelse  
**Lajla Nielsen**, Hulgårdsplads Forældregruppen  
**Dan Kreutzfelt**, næstformand Bispebjerg Lokaludvalg  
**Thilde Demant Hessellund**, Bispebjerg LU sekretariat  
**Eva Campos**, dataindsamler  
**Brian Grønvald Hansen**, Pædagogisk fagansvarlig Hulgårds Plads  
**Anders Jensen**, Miljøpunkt Nørrebro  
**Pernille Pedersen**, Miljøpunkt Nørrebro



# Indledning

Legepladsen og Hulgårds Plads trænger til en kærlig hånd. I sandhed mange kærlige hænder. I gennem tiden har legepladsen været et dejligt åndehul til leg og sjov, men tiden og omgivelserne har ændret sig. Derfor er det vigtigt at, vi nu griber bolden og sparker bolden i mål, så børn og andre forsat kan færdes på Hulgårds Plads med frisk luft.

I 2019 fik Bispebjerg Lokaludvalg en henvendelse fra en borger, som på vegne af en række mødre i kvarteret, ønskede at gøre opmærksom på udfordringerne på legepladsen. Lokaludvalget greb bolden, og gik i gang med spørgeskemaundersøgelse, partikelforureningsmålinger, nedsatte en følgegruppe og ansatte et landskabsarkitektfirma for at få sat fakta, ord og billeder på den ønskede omdannelse. Du sidder med resultatet i hånden her!

Det er nødvendigt at få legepladsen istandsat og bragt til det nye årtis krav og forventninger. Vi har behov for at sætte sundhed, natur, læring og leg i fokus, så Hulgårds Plads forsat er et mødested. Bispebjerg Lokaludvalg vil arbejde for, at politikerne på Rådhuset afsætter de nødvendige midler.

Projektet skal realiseres – det skylder vi fremtidens københavnere!

Tak til alle samarbejdspartner i projektet.  
Glade og håbefulde Nordvest hilsner

**Dan Kreutzfeldt, Næstformand, Bispebjerg Lokaludvalg**

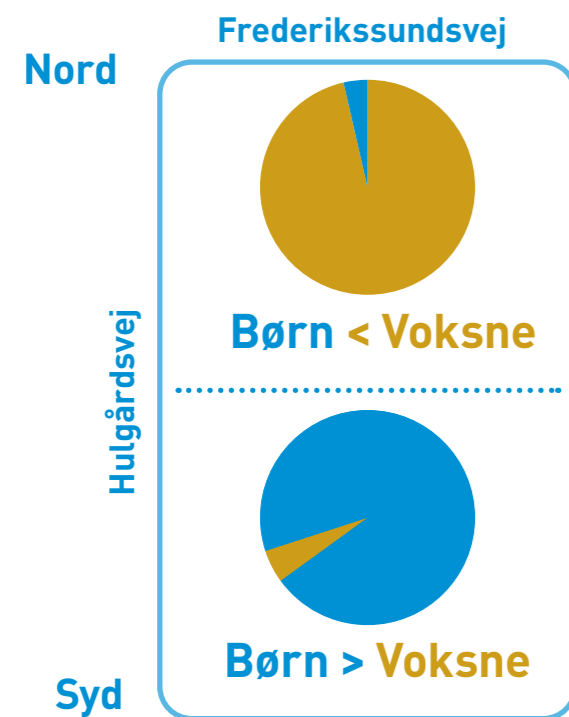


# Byliv og Luftforurening

## Hvad har vi lært?

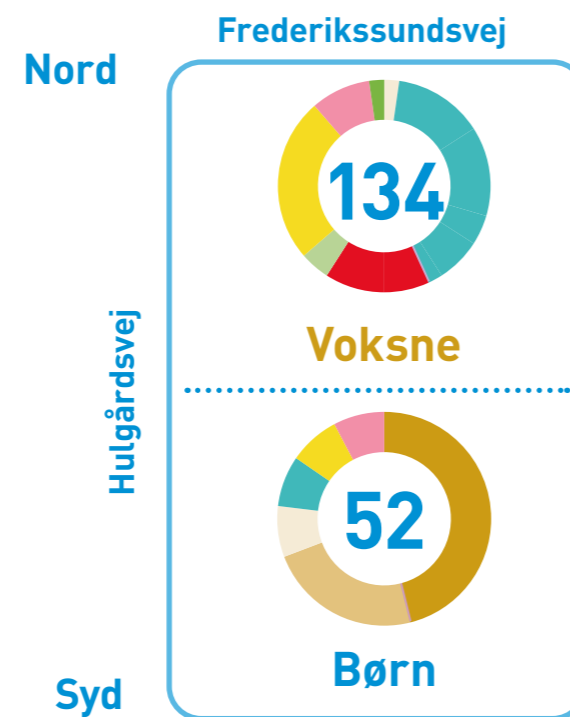
# Byliv: 4 primære observationer\*

Hvad har vi lært?

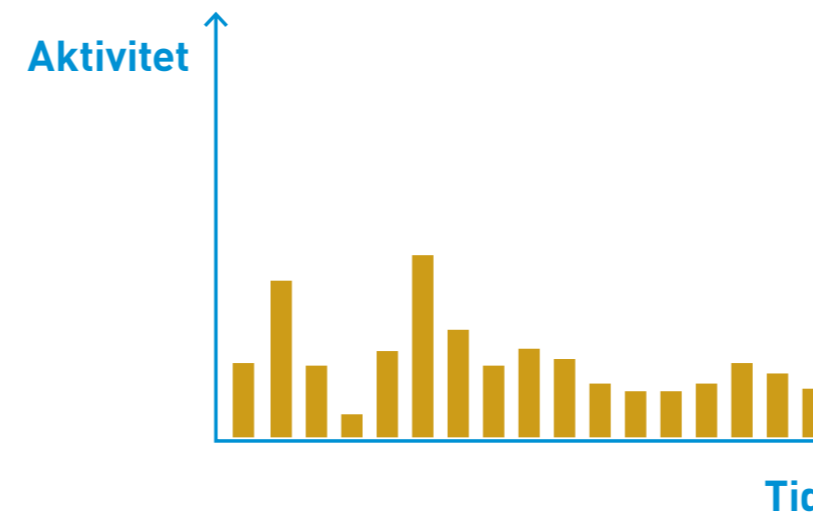


## Pladsen er meget aldersopdelt

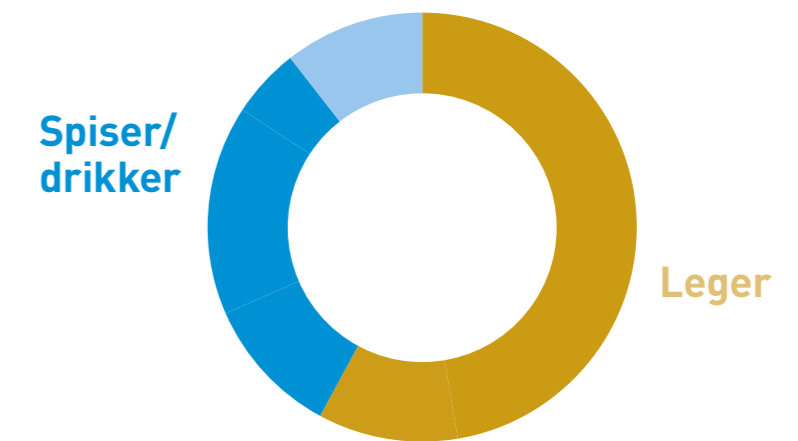
Flere voksne i den nordlige del og flere børn i den sydlige del



Om eftermiddagen var der flere voksne end børn og meget mere diversitet i stationære aktiviteter



Flest børn opholder sig på legepladsen om morgen, men ofte er der også mange børn om eftermiddagen

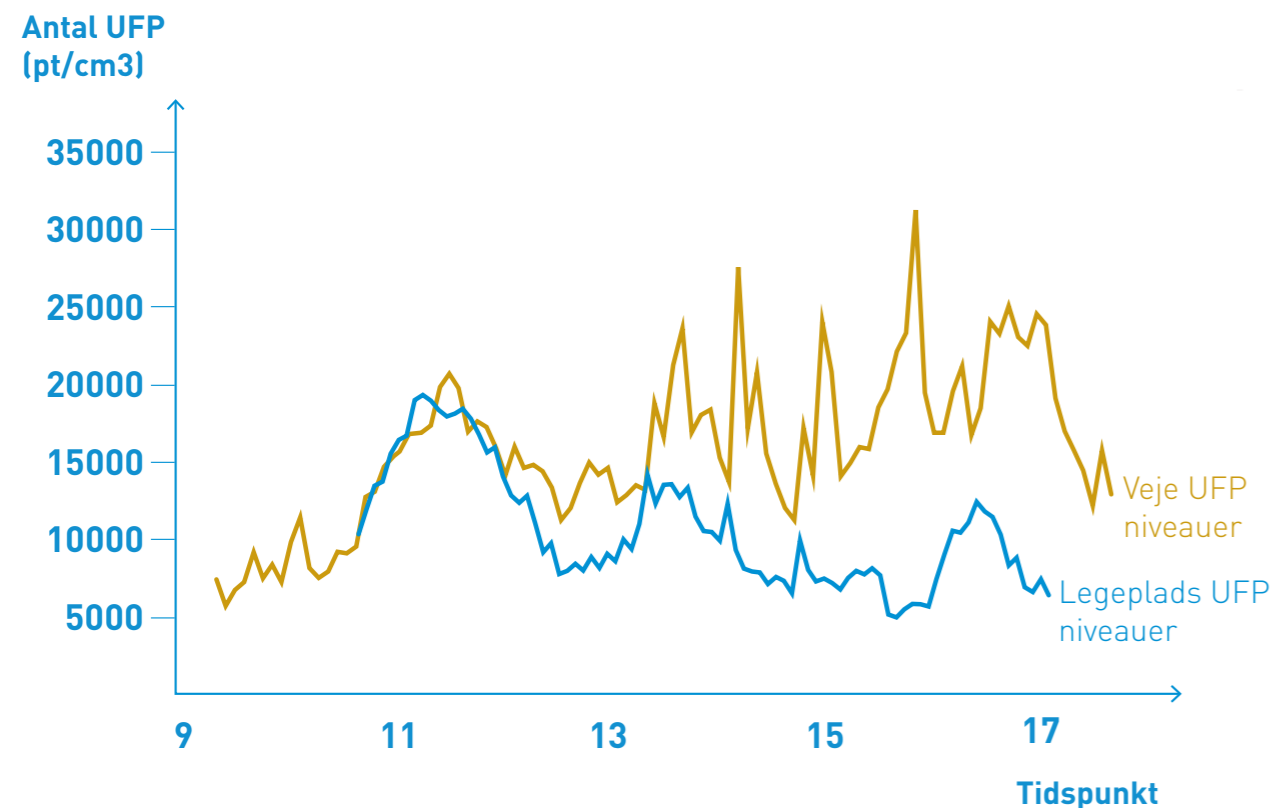


Om morgenen, er over 50% af børnene er fysisk aktive mens 31% spiser/drikker (resten bruger elektronik eller slapper af.)

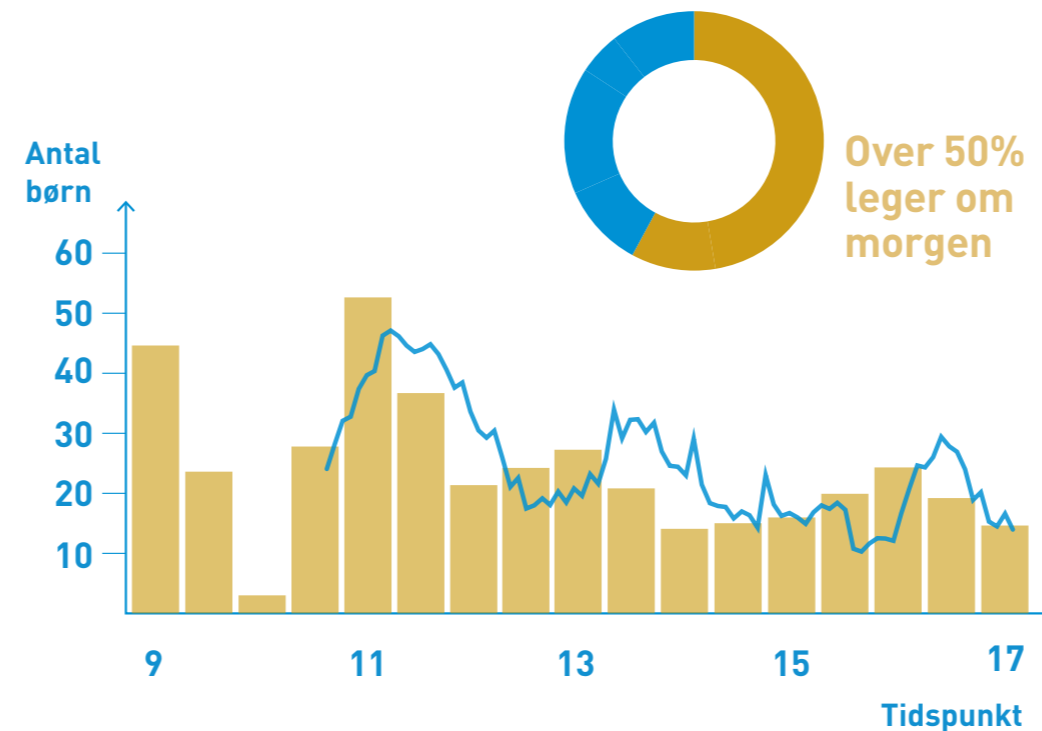


# Byliv og luftforurening: 4 primære observationer\*

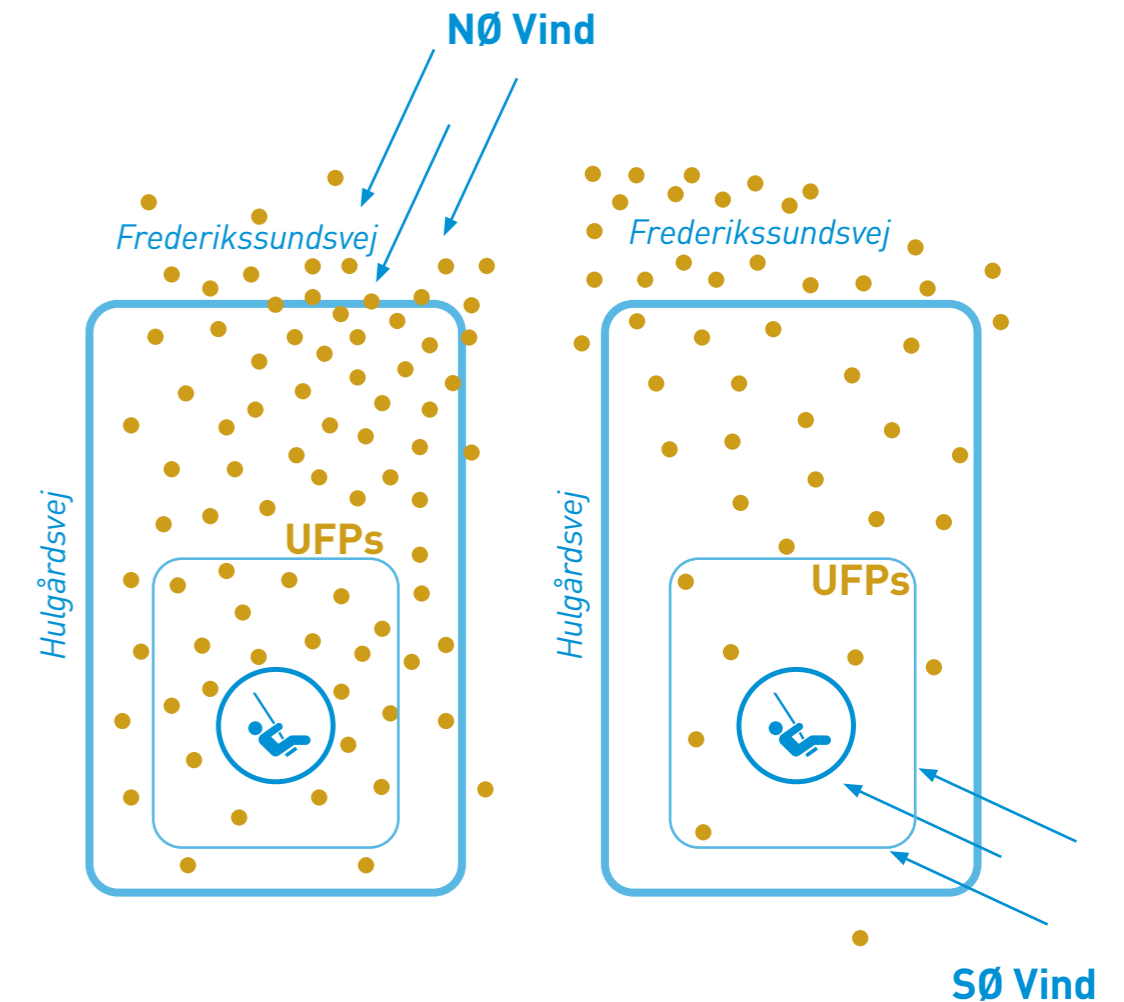
Hvad har vi lært?



Om morgenen er luftkvaliteten ved legepladsen den samme som luftkvaliteten på Frederikssundsvej og Hulgårdsvej og Ultrafine partikelantallet (UFP antallet) er altid over KBH baggrundsniveauet (5000pt/cm<sup>3</sup>)



Flest børn opholder sig på legepladsen om morgen, når luftkvaliteten er værst og da de er fysisk aktive indånder de flere partikler



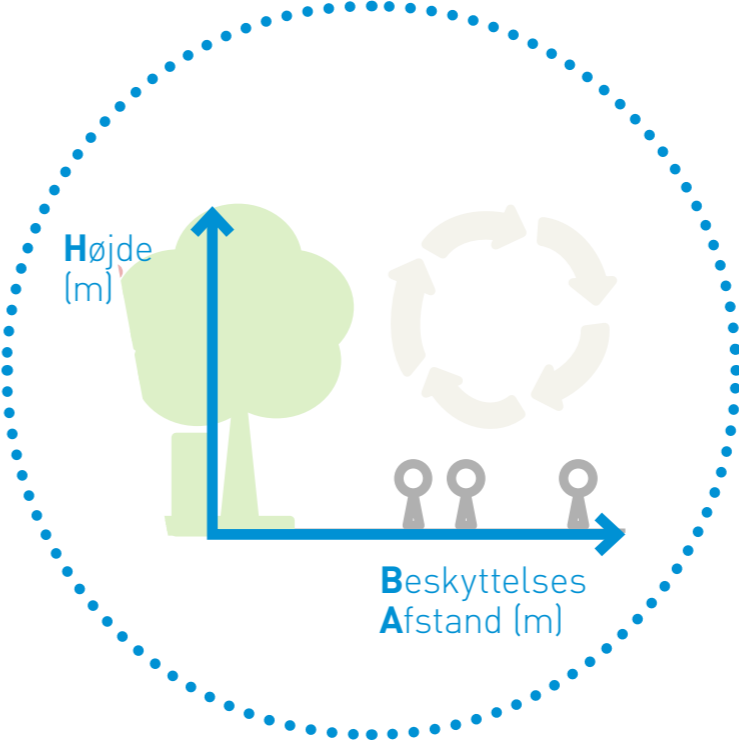
Luftkvalitet ved legepladsen er afhængigt af eksterne faktorer, såsom myldretid og skift i vindretninger

# Luftforureningsprinciper

Afstandsregning for at reducere eksponering af luftforurening ved åbne veje



Scenarie 2: At beskytte folk længere væk fra vejen (feks. ved legepladsen)



$(3H) - 3m = BA$

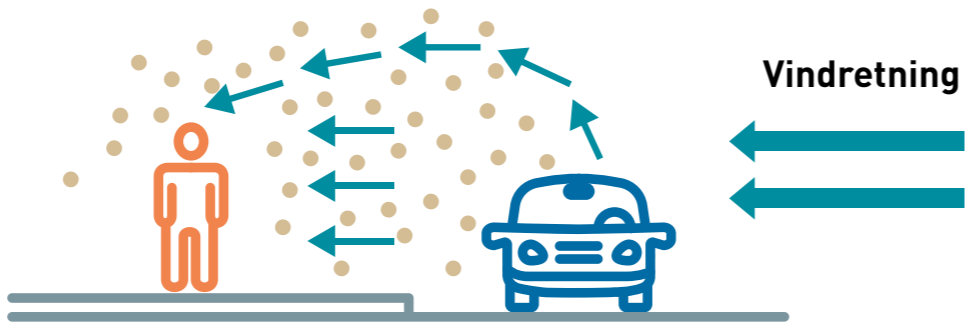
F.eks.  
 $(3 \times 10m) - 3m = 27m$

$(3 \times 2m) - 3m = 3m$

Kilde: Implementing Green Infrastructure for Air Pollution: General Recommendations for management and plant species selection. Prashant Kumor, K.V. Abhijith and Yendle Damise. 2019

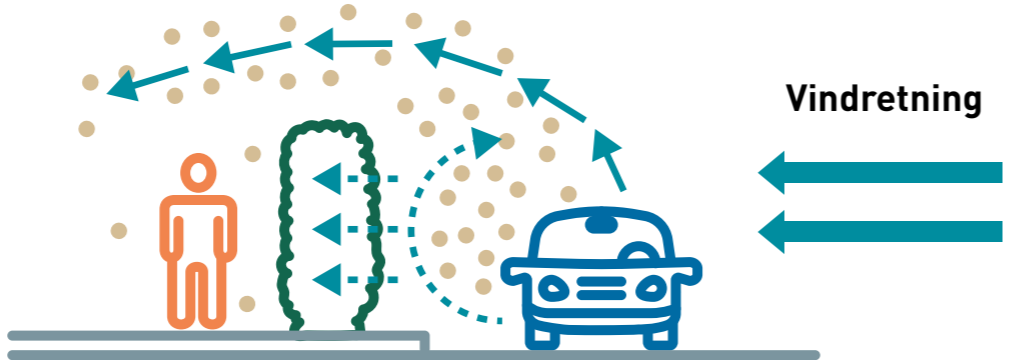
# Grøn infrastruktur's effekter på åbne veje

Åbne gaderum uden skærmende beplantning for beskyttelse af fodgængere mod udledning



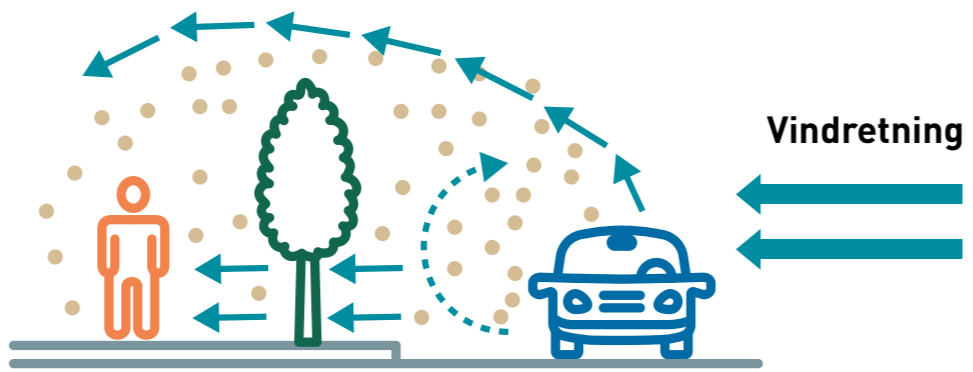
Åbne gaderum med hæk skærmende fodgængere mod udledning

1



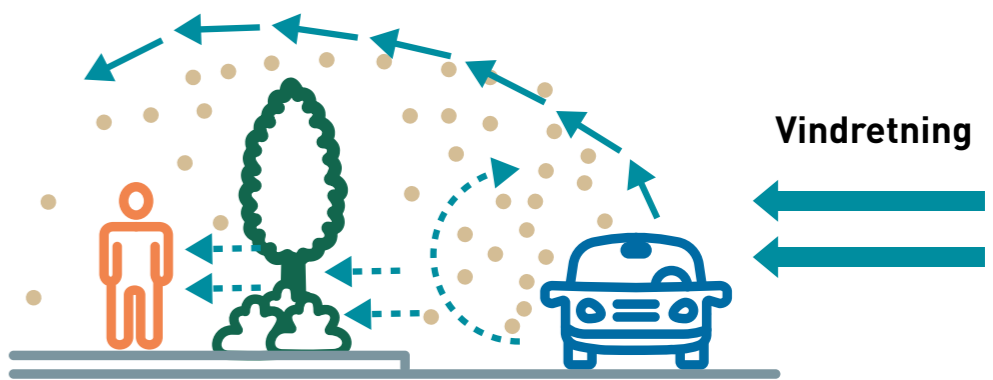
Åbne gaderum med træer skærmende fodgængere mod udledning

2



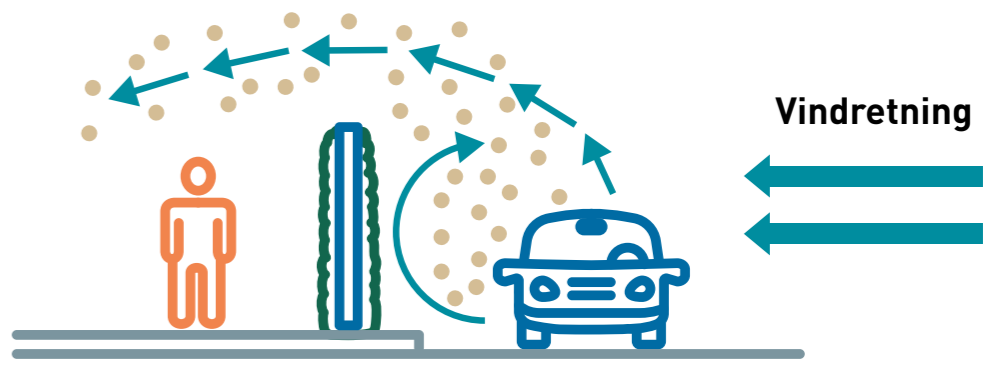
Åbne gaderum med kombineret beplantning skærmende fodgængere mod udledning

3



Åbne gaderum med 'en grøn skærm' skærmende fodgængere mod udledning

4













\* under særlige forhold, afledt af vindforhold, kan UPF's fastholdes på læside af træer, førende til forringet luftkvalitet bag træer. (Abitjah & Kumar, 2019)










Kilde: Implementing Green Infrastructure for Air Pollution: General Recommendations for management and plant species selection. Prashant Kumor, K.V. Abhijith and Yendle Damise. 2019

# Planter som nedsætter luftforurening

## Plantevalg er vigtig:

1. Stedsegrønne arter
2. Bredbladede arter
3. Arter dækkede med fine hår
4. Arter med voks-dækkede blade

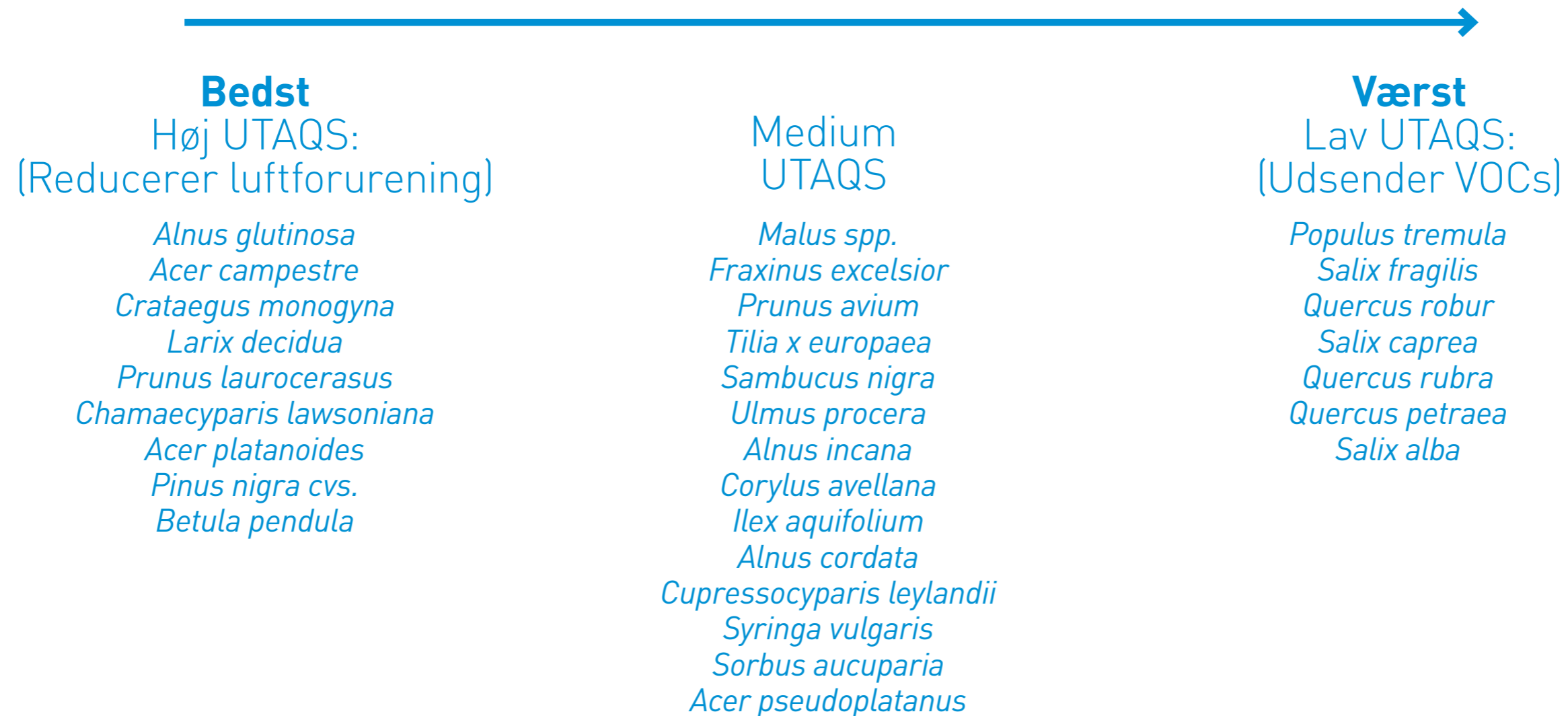
Tree species	Type	Air pollution tolerance	bVOCs	Pollen	Canopy density	Comments	Image
Scots pine ( <i>Pinus sylvestris</i> )	Evergreen conifer	Observed/proven	Low	Low	Moderate	Early successional; native; good drought tolerance	
Stone pine ( <i>Pinus pinea</i> )	Evergreen conifer	Observed/proven	Low	Low	Dense	Non-native; a more compact option than <i>P. sylvestris</i> ; good drought tolerance	
Himalayan cedar ( <i>Cedrus deodara</i> )	Evergreen conifer	Unknown/unproven	Low	Low	Dense	Non-native; potentially a massive, broad tree; very good drought tolerance	
Swedish whitebeam ( <i>Sorbus intermedia</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Moderate	Naturalised in UK; known salt tolerance; some tolerance to drought; leaf undersides are hairy	
<i>Ulmus</i> 'Rebella'	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Unknown	Low	Moderate	Non-native; medium-sized tree; resistant to Dutch elm disease; good drought and salt tolerance	
Wild cherry ( <i>Prunus avium</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Moderate	Early successional; native; good drought and salt tolerance	
Callery pear ( <i>Pyrus calleryana</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Dense	Non-native; proven viability for paved environments; good drought and salt tolerance	
Staghorn sumac ( <i>Rhus typhina</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Moderate	Early successional; non-native; small- to medium-sized tree; good drought and salt tolerance	
False acacia ( <i>Robinia pseudoacacia</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Open	Early successional; non-native; potentially a large tree; good drought and salt tolerance; can be invasive	
Common hackberry ( <i>Celtis occidentalis</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Moderate	Early successional; non-native; massive tree; some observed drought and salt tolerance	

Suitable for hedging	Type	Air pollution tolerance	bVOCs	Pollen	Canopy density	Comments	Image
Leyland cypress (x <i>Cuprocyparis leylandii</i> )	Evergreen conifer	Unknown/unproven	Low	Low	Dense	Non-native; very fast-growing, and potentially very large; good drought and salt tolerance	
Common yew ( <i>Taxus baccata</i> )	Evergreen conifer	Observed/proven	Low	High, but dioecious	Dense	Late successional; native; versatile hedging plant, can be trained to form a barrier of any shape; good drought tolerance	
Box ( <i>Buxus sempervirens</i> )	Evergreen broadleaf	Unknown/unproven	Low	Low	Dense	Native to southern England; low-branching; good drought tolerance	
Western red cedar ( <i>Thuja plicata</i> )	Evergreen conifer	Observed/proven	Low	High	Dense	Late successional; non-native; good, dense hedging plant for a tall barrier; good drought tolerance	
Chinese juniper ( <i>Juniperus chinensis</i> )	Evergreen conifer	Observed/proven	Low	High, but can be dioecious	Dense	Early-successional; non-native; good drought tolerance	
Field maple ( <i>Acer campestre</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Dense	Early successional; native; some observed drought and salt tolerance	
Amur maple ( <i>Acer tataricum</i> subsp. <i>ginnala</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Dense	Late successional; non-native; good drought and salt tolerance; ornamental autumn colour	
Downy serviceberry ( <i>Amelanchier arborea</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Moderate	Non-native; some observed salt tolerance; moderately sensitive to drought; ornamental autumn colour	
Common hawthorn ( <i>Crataegus monogyna</i> )	Deciduous broadleaf	Observed/proven	Low	Low	Dense	Early successional; native; good drought and salt tolerance	

Kilde: Implementing Green Infrastructure for Air Pollution: General Recommendations for management and plant species selection. Prashant Kumor, K.V. Abhijith and Yendle Damise. 2019

# Urban Tree Air Quality Score (UTAQS)

Undgå træer med lav UTAQS



# Trivsels zoner - strategier som kan bruges på Hulgårdsplads

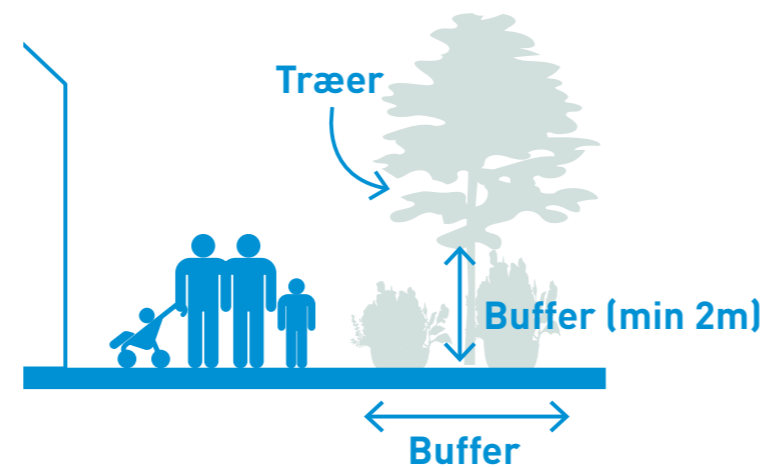
For at minimere eksponering til luftforurening

1



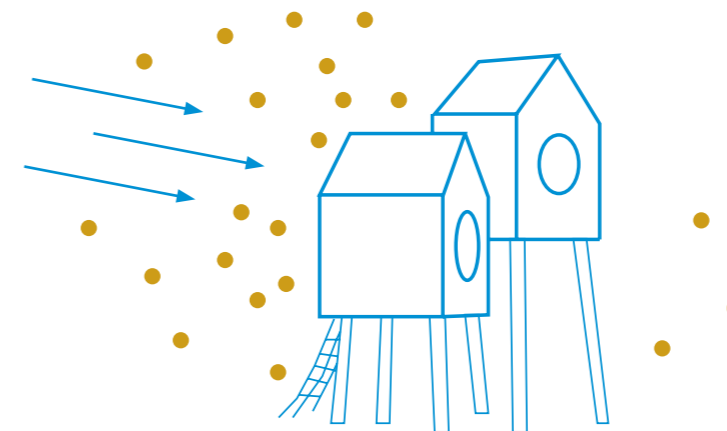
Skiltning og info om hvor og hvornår der er ren luft på legepladsen

2



Grøn bufferzoner mod luftforurening fra Frederikssundsvej og Hulgårdsvej

3



Smart indretning med inventar som skærmer mod vejene, samt placering af småbørnslegeområdet længst væk fra vejene

# Byrum

## Legepladsens ny identitet

# Byrum: 4 primære observationer

Hvad har vi lært?



For mange  
gømmesteder



Mange arealer uden  
funktion



Slidt inventar og  
udstyr



Manglende  
tryghed





Fugle Legepladsen





Op i træerne



Klatremuligheder





**Motorik på prøve**

**Farver**





Læring

Naturlegeplads





Et nyt socialt hjerte

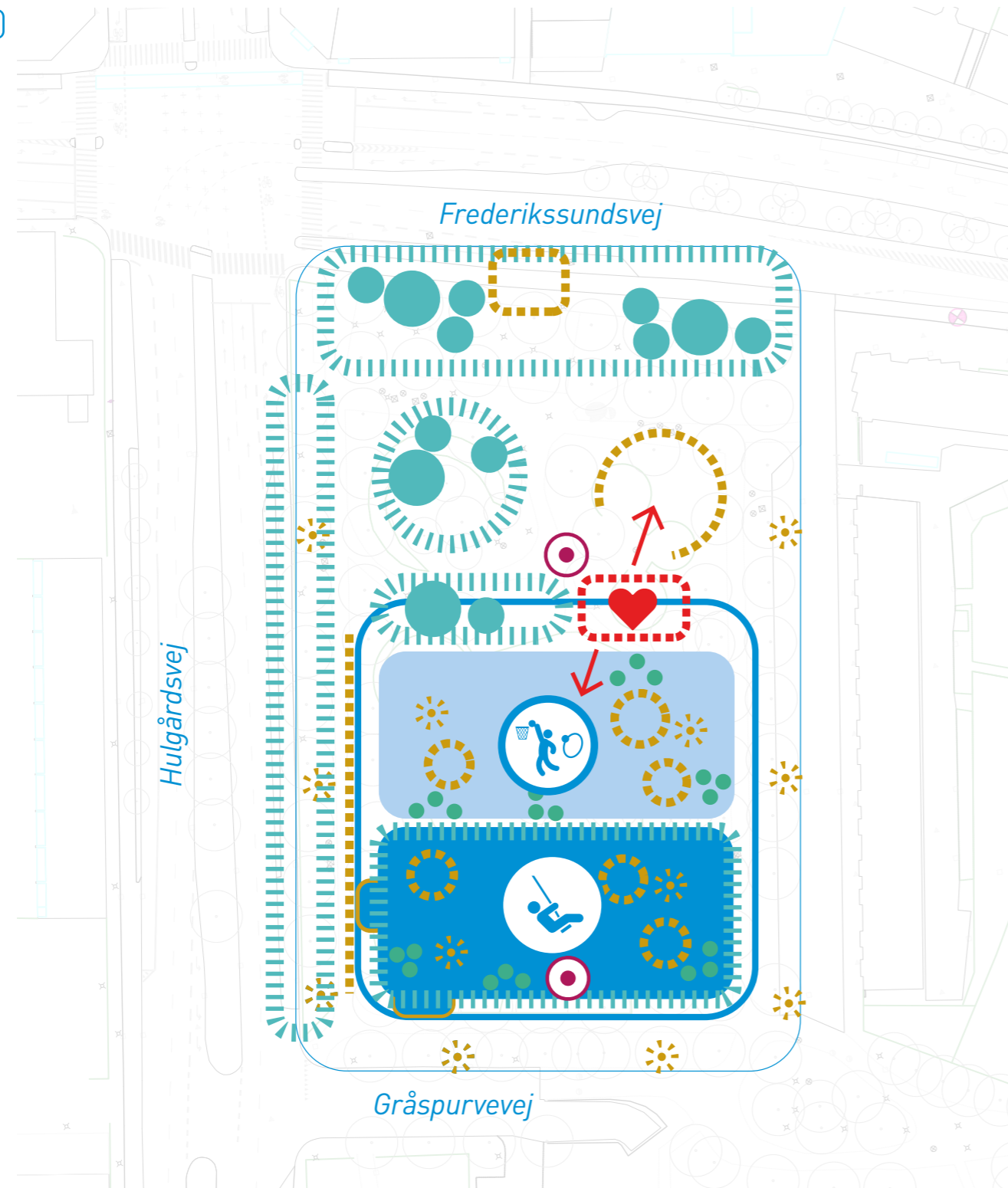


# **Byliv + Byluft + Byrum**

## Konkrete indsatser for pladsen

# Design anbefalinger

1:1000



## Signaturforklaring



Installere gennemsigtige, interaktiv afskærmning mod luftforurening i områder, hvor tryghed er vigtig.



Installere skiltning/vindinstallationer med digitalt info om luftforureningsdata, koblete til luftforurenings Apps og fremhæve legepladsens indgange



Tilplante pladsen langs Frederikssundsvej og med nye stedsegrønne planter og skabe en grøn bufferzone mod luftforurening



Skab et nyt socialt hjerte (feks. et cafetårn eller lign.) som binder legeområdet og pladsen sammen, og som aktiverer/belyser området om aftenen



Installere nye unikke legeredskaber (med indbygget beskyttelse mod luftforurening fra vejene hvor muligt)



Teste og opgradere lyspæle på eksisterende maste og installere flere lyskilder over hele pladsen, hvor belysningsniveauet ikke er tilstrækkeligt



Opdel legepladsen i aldersrelaterede zoner for at beskytte de små mod pladsens støj og dårlig luft



Introducere flere planter i børnehøjde for at øge sanselige oplevelser og pladsens biodiversitet



Udnytte de uudnyttede områder øst og vest for legepladsen og fjerne 'gummestederne'



Integrere skure i hegnet for at skabe mere plads til leg

# Hulgårds legeplads Legeredskaber + Aldersrelaterede Zoner



# Legeplads programmering og legeredskaber

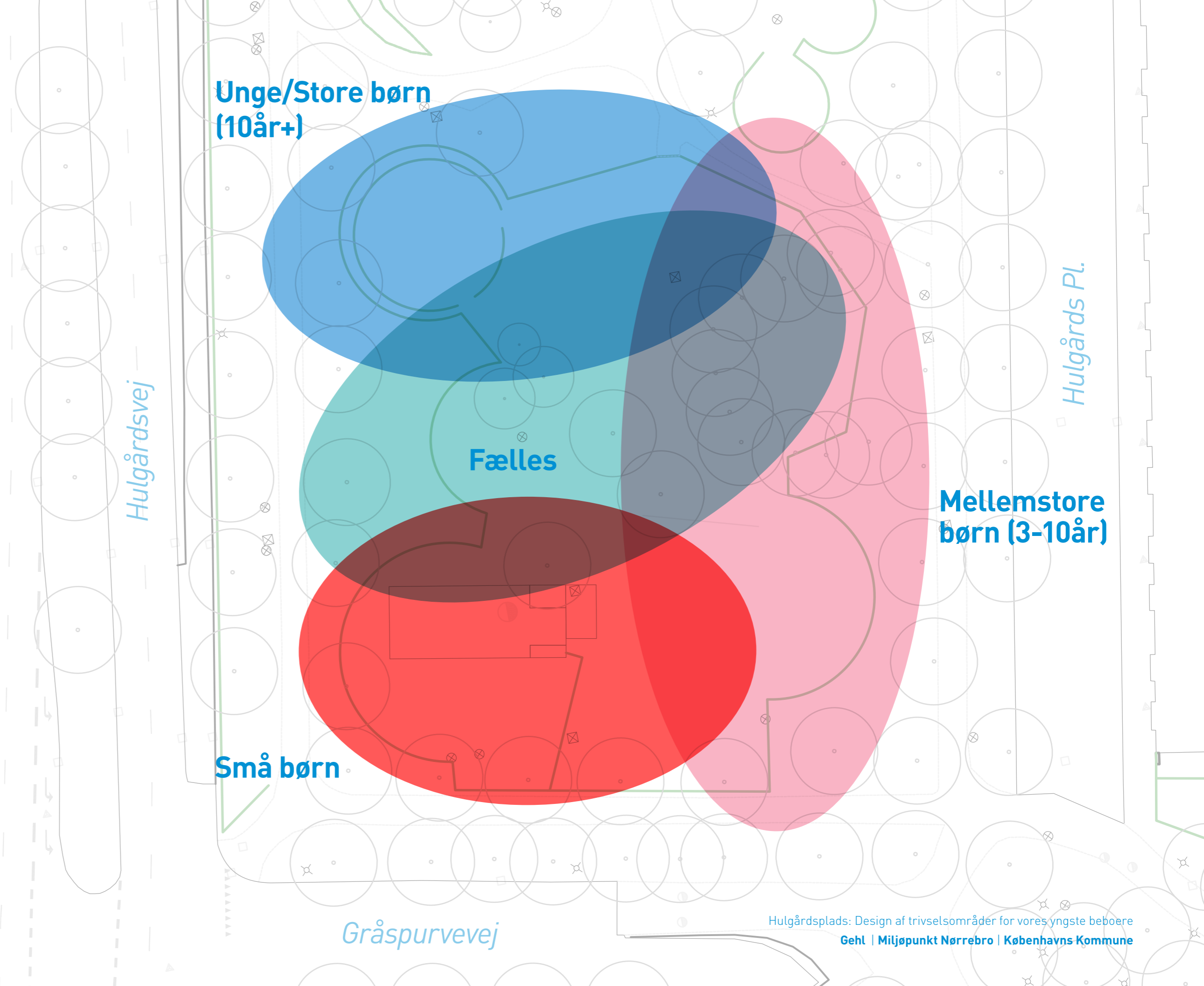
## Konkrete ønsker fra LU spørgeskema

Bispebjerg Lokaludvalg modtog i efteråret 2019 en henvendelse fra en mor, som sammen med sit barn er aktiv og daglig bruger af Hulgårds Plads Legeplads. Hun skrev på vegne af en forældregruppe, og alle var de enige om, at legepladsen trænger til en opgradering. På baggrund af denne henvendelse formulerede lokaludvalget et spørgeskemaundersøgelse for at nå bredere ud til legepladsens brugere. Spørgeskemaundersøgelsen undersøgte blandt andet, hvordan legepladsen bliver brugt og hvad der var af forslag til forbedringer. Undersøgelsen blev gennemført i december 2019 og lokaludvalget modtog 55 besvarelser fra børn, forældre og institutionernes personale. Der er udarbejdet en sammenfatning af resultaterne og de kan fås ved henvendelse til sekretariatet. Her på siden er opsummeret nogle af de ønsker der fremkom fra undersøgelsen.



# Aldersrelaterede Legezoner

1:500



Huske de ældre børn

Hjemmelavet møbler

Aktiviteter



Natur!

Forskellige siddepladser



Et tag

Pynt, farve og lys



Strøm til mobilen

Sund mad



# Visualisering Fremtidens Hulgårdsplads





## TM98 Parkeringsanlæg i hvert af brokvartererne



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på etablering af et eller flere parkeringshuse i hvert af brokvartererne til Budget 2023.

### Indhold

Med dette budgetnotat foretages en screening af egnede lokationer til etablering af flere parkeringsanlæg i København på større offentlige vejarealer i brokvartererne, herunder hvor mange p-pladser der forventes at kunne anlægges. Formålet med screeningen er at undersøge, om det er muligt at etablere parkeringsanlæg med op til 250, 500 eller 1000 parkeringspladser. I screeningen vil det desuden blive undersøgt, om der er kommunalt ejede grunde, hvor det er muligt at etablere parkeringsanlæg i brokvartererne, samt eventuelle konsekvenser af forskellige løsninger.

Efter udført screening vil en foranalyse afdække de forventede anlægsomkostninger til etablering af parkeringsanlæg på flere (3-4) konkrete lokationer. Derudover vil foranalysen undersøge krav til fundament (fx jordforhold og kabler) og konstruktioner, herunder eventuelle krav til lokalplaner ved større parkeringsanlæg, driftsomkostninger ved de bygningsmæssige og tekniske konstruktioner samt muligheder for anvendelse af Københavns Kommunes betalings- og licenssystemer for parkering.

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 forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i juni 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025.

Initiativet har ikke i sig selv konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser, da der er tale om foranalyse. Resultaterne af foranalysen vil fremlægge konsekvenser for antallet af træer, bil- og cykelparkeringspladser ved etablering af parkeringsanlæg.



## Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i 2023-2024. Foranalysen forventes færdig i juni 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2023-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2023-2024.

**Tabel 1. Scenarie 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>Foranalyse og screening for lokationer til etablering af flere parkeringsanlæg</i>						
- Screening af egnede lokationer	Anlæg	400	150			550
- Foranalyse	Anlæg	1.200	1.200			2.400
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.600</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.950</b>

## 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**

Anlæg (1.000 kr. - 20223 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Screening af egnede lokationer (ekstern)	2000	300	100			400	400*
- Projektering	2000	800	800			1.600	1.600*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	500	450			950	950*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.600</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.950</b>	<b>2.950*</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til det konkrete formål.



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

### Baggrund

Socialdemokratiet har anmodet om et budgetnotat 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 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 kørespor 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 Økonomiforvaltningen 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 reableret efter endt byggeri med udgangspunkt i det eksisterende udtryk.

### Økonomi

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

**Tablet 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på service/overførsler mv./finansposter**

1.000 kr., 2023 p/l	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Undersøgelse vedr. salg af vejareal og leje	Service	300	0	0	0	<b>300</b>
Forberedelse af salg	Service	0	200	100	0	<b>300</b>
Undersøgelse af trafikale forhold og foranalyse	Anlæg	400	0	0	0	<b>400</b>
Foranalyse	Anlæg	300	800	200	0	<b>1.300</b>
<b>Udgifter i alt (netto)</b>		<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>300</b>	<b>0</b>	<b>2.300</b>

### 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.

Økonomiforvaltningen påbegynder markedsundersøgelsen i januar 2023. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at påbegynde screeningen i maj 2023 efter forventet afdækning af den kommercielle interesse i etableringen af et privat parkeringsanlæg. Screeningen forventes færdiggjort i oktober 2023. Den efterfølgende foranalyse forventes færdig i december 2024. Resultatet af markedsundersøgelsen, screeningen og foranalysen samt forslag til videre proces herunder muligheder for udbud forelægges Teknik- og Miljøudvalget primo 2025 og herefter Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter til service**

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<b>Serviceudgifter</b>							
Undersøgelse vedr. salg af vejareal og leje	ØU	1170, KEID Service	300	0	0	0	<b>300</b>
Forberedelse af salg	ØU	1170, KEID Service		200	100	0	<b>300</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>300</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>600</b>

**Tabel 3 - Øvrige anlægsprojekter**

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
Projektering, undersøgelse af trafikale forhold	TMU	2000, Ordinær anlæg	300	0	0	0	300	*
Udgifter til COMPASS (intern), screening	TMU	2000, Ordinær anlæg	100	0	0	0	100	*
Projektering, foranalyse	TMU	2000, Ordinær anlæg	200	600	100	0	900	*
Udgifter til bygherreorganisation, foranalyse	TMU	2000, Ordinær anlæg	100	200	100	0	400	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>700</b>	<b>800</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>1.700</b>	

### Bydele

Bydækkende: <input type="checkbox"/>											
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input type="checkbox"/>	Valby	<input type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>	Udenbys	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input checked="" type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		
Adresse og matrikelnummer		Strandboulevarden, 2100 København Ø									

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

## TM10 Grønnere og tryggere byrum med flere opholdsmuligheder i gaderne Sigurdsgade, Titangade m.fl. – synergi til skybrudsprojekt, Nørrebro



Foto Københavns Kommune



**NØRREBRO**  
Grønnere og tryggere byrum med flere opholdsmuligheder i gaderne Sigurdsgade, Titangade m.fl. – tilkøb til skybrudsprojekt

### Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede den 16. december 2021 at igangsætte og frigive anlægsbevillinger til et skybrudsprojekt på Nørrebro på gaderne Sigurdsgade, Titangade, Hermodsgade, Fafnersgade og en del af Haraldsgade.

Skybrudsprojektet ligger i et udsat byområde i Haraldsgadekvarteret ved Skjolds Plads, hvor der er en igangværende områdefornyelse. Skybrudsprojektet anlægges som medfinansieringsprojekt for takstmidler, som ikke kan anvendes til byrumsforbedring. Med dette budgetnotat afsættes byrumsmidler, så der kan skabes en mere helhedsorienteret løsning med blandt andet forbedret tryghed, større biodiversitet og mulighed for ophold.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder to initiativer i tilknytning til skybrudsprojektet. Projekteringen sker i samarbejde med Områdefornyelsen ved Skjolds Plads og støtter op om initiativerne i Områdefornyelsens Kvarterplan. De to initiativer kan gennemføres uafhængigt af hinanden eller samlet.

Initiativ 1 vedrører byrumstilkøb omfattende begrønning og øget trafiksikkerhed.  
Initiativ 2 vedrører byrumstilkøb til opholdsmuligheder og tryghedsskabende belysning.

#### **Initiativ 1. Begrønning og tryggere byrum for bløde trafikanter (11,4 mio. kr. i anlæg)**

På Sigurdsgade og Titangade opleves en lav trafiksikkerhed for især cyklister og gående, der skal passere gaden. Med dette initiativ forbedres trafiksikkerheden for bløde trafikanter og særligt for cyklisterne ved at etablere trafikregulerende og hastighedsdæmpende foranstaltninger. I skybrudsprojektet anlægges vejbede til forsinkelse af regnvand. Bynaturen og biodiversiteten forbedres i form af øget begrønning såsom træer i gaderummet og varieret beplantning i vejbedene. Sigurdsgade er bred, og plantning af træer på denne vejstrækning kan sammen med vejbedene have en hastighedsdæmpende effekt på trafikken.



Der etableres desuden krydsningsmuligheder f.eks. i form af støttepunkter og fremskudte fortove, der indsnævrer vejarealet og dermed øger trygheden for bløde trafikanter.

Beplantning og tiltag til trafiksikkerhed i området omkring Sigurdsgade kan fremme oplevelsen af sammenhæng og styrke den lokale forbindelse mellem Sifs plads og Skjolds Plads.

Det forventes at være nødvendigt at nedlægge 5 parkeringspladser for at få plads til træerne.

#### Konsekvenser for bilparkeringspladser - *Initiativ 1*

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
110	Gul zone	Under 80% på strækningerne Sigurdsgade og Titangade	5 pladser på strækningerne Sigurdsgade og Titangade	-

#### **Initiativ 2. Opholdsmuligheder og tryghedsskabende belysning (3,4 mio. kr. i anlæg)**

Med dette initiativ skabes der flere opholdsmuligheder, og der etableres bedre belysning med henblik på, at området fremstår mere trygt at færdes i for både gående og cyklister. I skybrudsprojektet anlægges vejbede til forsinkelse af regnvand. I dette initiativ vil nogle af kanterne omkring forsinkelsesbassinerne blive udformet, så de understøtter ophold, aktivitet og bevægelse. Der vil være mulighed for at skabe pladsdannelser til ophold med forbedret belægning og byrumsinventar som f.eks. Københavnerbænke. Forbedring af belægning og kanter kan skabe bedre forbindelser i området, der i dag opleves usammenhængende og misvedligeholdt.

Initiativ 2 forventes ikke at have konsekvenser for bilparkeringspladser. Hverken initiativ 1 eller 2 har konsekvenser for cykelparkeringspladser eller fældning af træer.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges 4.kvartal 2024 projektforslag for det samlede skybruds- og byrumsprojekt, herunder det endelige antal bilparkeringspladser, som er nødvendige at nedlægge for at muliggøre plantning af træer og tiltag til forbedring af trafiksikkerhed samt skabe opholdsmuligheder og tryghedsskabende belysning.

Projektet forventes at blive udført i synergi med vejgenopretning af Sigurdsgade og Fafnersgade, og der søges genopretningsmidler dertil i forbindelse med Budget 2024. Evt. kommende vejgenopretning har ikke betydning for ibrugtagningstidspunktet.

#### **Overordnede målsætninger og effekter**

Initiativerne understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere oplever København som en grøn by, og at københavnere opholder sig 20 % mere i byens rum. Initiativerne understøtter desuden *Arealplan for grønne områder*, som skal indfri visionen om, at københavnere i alle bydele skal have let adgang til grønne arealer, som er attraktive at bruge.

#### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,8 mio. kr. i perioden 2023-2026. Der skal som en konsekvens af initiativ 1 tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2026 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. For initiativ 2 tilføres afledte driftsudgifter på 0,09 mio. kr. i 2026 og på 0,2 mio. kr. årligt i 2027 og frem. Den afledte drift skal for initiativ 1 gå til pleje af ny beplantning og øget og besværliggjort renhold og vintertjeneste. Den



afledte drift for initiativ 2 skal gå til drift og vedligeholdelse af øget belysning samt drift og vedligehold af nyt inventar, herunder graffitibekæmpelse.

Periodiseringen og ibrugtagningen følger for begge initiativer fremdriften for skybrudsprojektet. Ved initiativ 1 forlænges ibrugtagningstidspunktet for det samlede projekt med 3 måneder. Projektet ved initiativ 1 eller 1 og 2 forventes ibrugtaget i november 2026. Ved initiativ 2 alene forventes projektet ibrugtaget i august 2026.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Table 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings-</b> <b>område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Begrønning og tryggere byrum for bløde trafikanter</i>							
- Anlæg	Anlæg	840	700	4.240	5.620		11.400
- Afledt drift og vedligehold	Service				285	570	855
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			20	20	20	60
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter			-20	-20	-20	-60
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>840</b>	<b>700</b>	<b>4.240</b>	<b>5.905</b>	<b>570</b>	<b>12.255</b>
<i>Initiativ 2. Opholdsmuligheder og tryghedsskabende belysning</i>							
- Anlæg	Anlæg	250	200	1.585	1365		3.400
- Afledt drift og vedligehold	Service				90	180	270
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>250</b>	<b>200</b>	<b>1.585</b>	<b>1.455</b>	<b>180</b>	<b>3.670</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.090</b>	<b>900</b>	<b>5.825</b>	<b>7.360</b>	<b>750</b>	<b>15.925</b>

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsmåltalene til risikotillæg.

Byrumstilkøbene anlægges i sammenhæng med skybrudsprojekterne, og eventuelle ændringer i tidsplanen for skybrudsprojekterne vil derfor påvirke tidsplanerne for tilkøbene. Ved initiativ 1 er der risiko for, at tidsplanen for skybrudsprojektet forlænges med ca. 3 mdr.

### **Bevillingstekniske oplysninger**

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



**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	Udvalg	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering, initiativ 1	2000	TMU	450	375	450	220		1.495	1.495*
- Udførelse, initiativ 1	2000	TMU			3.400	5.200		8.600	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	TMU	390	325	390	200		1.305	1.000*
- Projektering, initiativ 2	2000	TMU	135	105	135	65		440	440*
- Udførelse, initiativ 2	2000	TMU			1.335	1.195		2.530	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	TMU	115	95	115	105		430	300*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		TMU	<b>1.090</b>	<b>900</b>	<b>5.825</b>	<b>6.985</b>	<b>0</b>	<b>14.800</b>	<b>3.235*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000	TMU				285	570	855	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	1000	TMU				90	180	270	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		TMU				<b>375</b>	<b>750</b>	<b>1.125</b>	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 1	1010	TMU			20	20	20	60	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>		TMU			<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>60</b>	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 1	2500	ØU			-20	-20	-20	-60	
<b>Finansposter i alt</b>		ØU			<b>-20</b>	<b>-20</b>	<b>-20</b>	<b>-60</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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



### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til byrumstilkøb til skybrudsprojektet. Det ansøgte byrumstilkøb anlægges i synergi med skybrudsprojektet Sigurdsgade, Titangade mfl. som der er afsat 25,2 mio. kr. til i Projektpakke 2022.

Byrumstilkøbet til skybrudsprojektet støtter op om initiativerne i Områdefornyelsens Kvarterplan. Her er der afsat 9 mio. kr. til Grønne Gader som dog skal dække flere mindre projekter i hele Haraldsgadekvarteret, og derfor kun i begrænset omfang kan samtænkes med skybrudsprojektet.

I Overførelsessagen 2020-2021 (BR 22. april 2021) er der afsat 2 mio. til grønne byrum, hvoraf en del er disponeret til 'Lommegrønt på Titangade' som er udført med ibrugtagning maj 2022. Projektet i indeværende budgetnotat supplerer dette projekt.

### **Henvisninger**

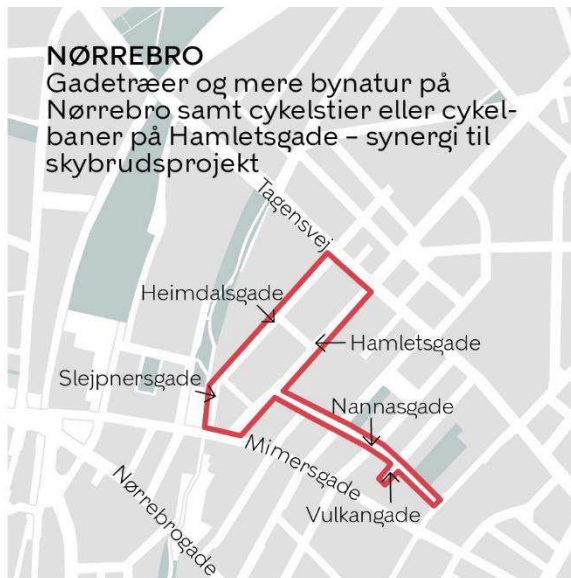
Kvarterplan Områdefornyelsen ved Skjolds Plads 2021-2026

<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/fb9eae4d-8003-466e-962e-cf89cadd96ae/7492a412-da63-4898-b66c-7147af063dd5-bilag-3.pdf>

## TM11 Gadetræer og mere bynatur på Nørrebro samt cykelstier på Hamletsgade – synergi til skybrudsprojekt, Nørrebro



Foto Københavns Kommune



### Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede den 16. december 2021, at igangsætte og frigive en anlægsbevilling til et samlet skybrudsprojekt i området omkring Hamletsgade, Nannasgade og Heimdalsgade på Nørrebro, som vist på kortet. Skybrudsprojektet består primært af forsinkelse af hverdags- og skybrudsregn i vejbede og anlægges som et medfinansieringsprojekt for takstmidler.

Takstmidler kan ikke finansiere tiltag i form af beplantning, der fremmer biodiversitet, flere gadetræer og cykelstier, der ikke er nødvendige for håndteringen af regnvand. I dette budgetnotat indgår midler til tiltag vedr. biodiversitet, der kan skabe merværdi i byrummet og cykelstier, der kan realiseres samtidig og i synergi med skybrudsprojektet.

### Indhold

Budgetnotatet omhandler initiativ 1a om gadetræer i Hamletsgade og en øget beplantning i vejbedene i hele skybrudsprojektets projektområde. Initiativ 1b supplerer initiativ 1a med flere gadetræer på de øvrige gader i projektområdet. Initiativ 1b er afhængig af, at der tildeles midler til initiativ 1a.

Initiativ 2 omhandler anlæg af cykelstier på Hamletsgade. For cyklister er Hamletsgade en vigtig direkte forbindelsesgade fra Nørrebrogade over metrostationen på Skjolds Plads og via Haraldsgade til Lyngbyvejen og Ydre Østerbro. Cyklerne kører i dag på ydersiden af de parkerede biler, hvilket kan opleves som utrygt. Derfor er der på Hamletsgade på baggrund af adskillige borgerinputs planlagt etablering af cykelstier frem mod 2025, jf. Cykelstiprioriteringsplanen.

### **Initiativ 1a - Gadetræer i Hamletsgade og mere bynatur og biodiversitet i vejbede (6,0 mio.kr. i anlæg)**

Med dette initiativ etableres 10 gadetræer i Hamletsgade, primært på den nordvestlige side af gaden, hvor de grønne vejbede forventes at skulle placeres. Træerne placeres i forbindelse med vejbedene. I vejbedene i hele skybrudsprojektets projektområde plantes egnede og forskelligartet lav beplantning. Der sikres ydermere en større artsvariation og biodiversitet end den, der kan etableres for takstmidler i skybrudsprojektet.





Der opstilles københavnerbænke, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Initiativet vil medføre et visuelt løft af hele området, som vil få et væsentligt grønnere og mere rekreativt løft, i særdeleshed på Hamletsgade, hvor træerne plantes.

### **Initiativ 1b - Gadetræer i hele projektområdet (2,8 mio.kr. i anlæg)**

Som supplement til initiativ 1a kan der etableres yderligere 10 - 15 gadetræer, som placeres på de øvrige gader i skybrudsprojektet projektområde på Nannasgade, Heimdalsgade og Sleipnersgade. Gadetræerne vil blive placeret i forbindelse med de grønne vejbede og vil understøtte ønsket om mere bynatur. Det vil desuden give området et mere sammenhængende udtryk med en styrket grøn identitet.

### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
35	0	10-25	55-60

Initiativ 1a og 1b har ikke konsekvenser for cykel- eller bilparkeringspladser.

### **Initiativ 2 - Cykelstier på Hamletsgade (10,8 mio. kr. i anlæg)**

Med dette initiativ anlægges cykelstier med en standardbredde på 2,5 meter i begge sider af Hamletsgade. For at opnå en bredde på 2,5 meter kan det på dele af strækningen være nødvendigt at reducere i fortovsbredden. Dette gøres, hvor fortovet i forvejen har tilstrækkelig bredde til efterfølgende at være bredt nok til at leve op til standarden for fortovsbredde på 2,5 meter.

Cykelstier vil imødekomme ønsket fra cykelstiprioriteringsplanen og væsentligt øge trygheden og trafiksikkerheden for cyklister på gaden.

Synergien ved at etablere cykelstier samtidig med skybrudsprojektet er stor, da det vil betyde, at vejbedene kan placeres på ydersiden af cykelstierne. Vejbedene vil potentielt kunne håndtere vejvand fra cykelstierne og øge trygheden på cykelstien i særligt den ene side af vejen ved at skabe ekstra afstand til bilerne på kørebanen.

For at få plads til cykelstier inddrages længdeparkeringen i den sydøstlige side af Hamletsgade. Initiativet har ikke konsekvens for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

### **Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt (Hamletsgade)	Zone	Belægningsprocent før projekt (Hamletsgade)	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
63	Gul zone	Kl. 12 71 % Kl. 17 117 % Kl. 22 75 %	29	0

Alternativ til etablering af cykelstier vil være at etablere cykelbaner. Cykelbanerne vil være ca. 2,2 meter i bredden. Cykelbaner er et billigere alternativ til cykelstier, som forbedrer forholdene for cyklister. Cykelbaner er dog ikke er så tryghedsskabende og trafiksikre som cykelstier. Anlæggelse af cykelbaner estimeres til 2,7 mio. kr. Midler til afledt drift og



vedligehold forbliver de samme. Konsekvenser for bilparkeringspladser vil være de samme. Cykelbanerne kan anlægges med henblik på senere etablering af cykelstier.

Hamletsgade er genopretningsparat, og der forventes søgt om midler i Genopretningsrammen for 2024-2026 i forbindelse med Budget 2024. Afsættes midlerne, vil gaden blive genoprettet i synergi med det samlede skybruds-, cykel- og begrønningsprojekt.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt foråret 2024 indstilling med projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler, samtidig med forelæggelse af projektforslag for skybrudsprojektet.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Øget bynatur og flere gadetræer understøtter strategien Bynatur i Københavns målsætning om, at 50 % af københavnere skal være tilfredse med mængden af grønt på gader, stræder og pladser. Etablering af cykelstier bidrager til opfyldelse af målene i Kommuneplan 2019 samt Københavns Cykelstrategi 2011-2025 om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 19,6 mio. kr. i perioden 2023-2026.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet i initiativ 1a og 1b tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2026 og på 0,2 mio.kr. årligt fra 2027 og frem til pleje af træer og anden beplantning. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet i initiativ 2 tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2026 og på 0,03 mio.kr. årligt fra 2027 og frem til renhold og vintertjeneste.

Initiativerne udarbejdes i synergi med skybrudsprojektet og forventes ibrugtaget i oktober 2026. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1a. Gadetræer i Hamletsgade og mere bynatur og biodiversitet i vejbede</i>							
Gadetræer i Hamletsgade og mere bynatur, initiativ 1a	Anlæg	500	600	2.100	2.800		6.000
Afledt drift og vedligehold, initiativ 1a	Service				98	195	293
<b>Initiativ 1a i alt</b>		<b>500</b>	<b>600</b>	<b>2.100</b>	<b>2.898</b>	<b>195</b>	<b>6.293</b>
<i>Initiativ 1b. Gadetræer i hele projektområdet</i>							
Gadetræer i hele projektområdet, initiativ 1b	Anlæg	250	250	1.000	1.300		2.800
Afledt drift og vedligehold, initiativ 1b	Service				23	45	68
<b>Initiativ 1b i alt</b>		<b>250</b>	<b>250</b>	<b>1.000</b>	<b>1.323</b>	<b>45</b>	<b>2.868</b>
<i>Initiativ 2. Cykelstier på Hamletsgade</i>							
Cykelstier	Anlæg	900	900	3.800	5.200		10.800
Afledt drift og vedligehold	Service				13	25	38
Reduktion af parkeringsindtægter	Service			59	119	119	297



Statslig modregning af Reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter				-59	-119	-119	-297
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>900</b>	<b>900</b>	<b>3.800</b>	<b>5.213</b>	<b>25</b>	<b>10.838</b>	
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.650</b>	<b>1.750</b>	<b>6.900</b>	<b>9.434</b>	<b>265</b>	<b>19.999</b>	

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

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

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevil-ling	Udvalg	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Projektering, initiativ 1a	2000	TMU	250	300	150	150		850	550*
Udførsel, initiativ 1a	2000	TMU			1.800	2.500		4.300	
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1a	2000	TMU	250	300	150	150		850	550*
Projektering, initiativ 1b	2000	TMU	125	125	100	50		400	250*
Udførsel, initiativ 1b	2000	TMU			800	1.200		2.000	
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1b	2000	TMU	125	125	50	100		400	250*
Projektering, initiativ 2	2000	TMU	500	500	300	300		1.600	1.000*
Udførsel, initiativ 2	2000	TMU			3.200	4.600		7.800	
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	TMU	400	400	300	300		1.400	800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.650</b>	<b>1.750</b>	<b>6.850</b>	<b>9.350</b>	<b>0</b>	<b>19.600</b>	<b>3.400*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
Afledt drift og vedligehold, initiativ 1a	1000	TMU				98	195	293	



Afledt drift og vedligehold, initiativ 1b	1000	TMU				23	45	68	
Afledt drift og vedligehold, initiativ 2	1000	TMU				13	25	38	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						<b>134</b>	<b>265</b>	<b>399</b>	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 2	1010	TMU			59	119	119	297	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>					<b>59</b>	<b>119</b>	<b>119</b>	<b>297</b>	
<i>Finansposter</i>									
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 2	2500	ØU			-59	-119	-119	-297	
<b>Finansposter i alt</b>					<b>-59</b>	<b>-119</b>	<b>-119</b>	<b>-297</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

Projektet har ikke samme formål men planlægges anlagt i synergi med skybrudsprojektet Mimersgade (BIR 8.3), som blev igangsat med projektpakke 2023 for skybrudsprojekter (BR 16. december 2021) med en bevilling på 27,7 mio.kr.

## TM119 Trafiksikkerhed på Jyllingevej, Vanløse



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om sænkning af hastighedsgrænsen på Jyllingevej til Budget 2023.

### Indhold

Hastighedsgrænsen på Jyllingevej er i dag 60 km/t mellem Jyllingevej Station og kommunegrænsen til Rødovre. Rødovre Kommune har besluttet at nedsætte hastighedsgrænsen til 50 km/t på strækningen fra Kommunegrænsen mod vest. En sænkning af hastighedsgrænsen fra 60 til 50 km/t på Københavns Kommunes del af strækningen vil således skabe en sammenhængende hastighed på den samlede strækning af Jyllingevej, så hastigheden sænkes ind mod centrum.

For at nedsætte hastigheden er det nødvendigt at indsnævre kørebanerne, da kørebanerne i dag er for brede til en hastighedsgrænse på 50 km/t, jf. Vejdirektoratets vejregler. Kørebanearealet på de fire spor på Jyllingevej er i dag mellem 17-19 meter bredt, hvor der punktvis er etableret en midterrabat mellem ind- og udadgående køreretning. For at sænke hastigheden til 50 km/t indsnævres hver kørebane til 3,25 meter, hvorved midterrabatten kan udvides med 1,5 - 3,0 meter, eller der kan etableres sideheller på vejstrækningen. Den endelige geometri fastsættes i projekteringsfasen.

Budgetnotatet indeholder to scenarier; ét som alene med hvid afmærkning og enkelte sideheller indsnævrer køresporene (scenarie 1), samt ét der med større fysiske tiltag, udvidelse af midterheller, begrønning m.m. i endnu højere grad vil sikre overholdelse af hastighedsgrænsen (scenarie 2).

Med de foreslåede ændringer i scenarie 2, forventes det, at vejen ligeledes vil kunne være forberedt til en hastighedsgrænse på 40 km/t - En hastighedsgrænse på 40 km/t bør dog ikke besluttes uden en koordineret ændring af øvrige regionale veje i området, herunder Slotsherrensvej og Roskildevej. Det er desuden usikkert, hvorvidt Politiet vil give samtykke til en hastighedsgrænse på 40 km/t på denne strækning. Det vil blive afklaret i forbindelse med projekteringen.



Projektet skal koordineres med budgetnotatet TM15 *Øget trafiksikkerhed - Ulykkesbelastede kryds, flere bydele, "initiativ 1 Ombygning af krydset Jyllingevej / Ålekistevej"*, såfremt begge projekter tildeles midler.

### **Scenarie 1. Afstrikning af spærreflader samt enkelte sideheller (4,0 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie nedsættes hastigheden på strækningen til 50 km/t ved at ændre den hvide opstriking samt etablere spærreflader, parkeringsspor samt enkelte sideheller for at afgrænse parkeringssporene og undgå påkørsel af parkerede biler.

I dag er der tilladt standsning udenfor myldretiden. Med den ændrede opstriking vil der blive etableret mulighed for parkering i parkeringssporene på kørebanerne, hvilket vil have en hastighedsnedsættende effekt. Der vil være plads til ca. 30 parkerede biler i parkeringssporene. Parkeringssporene ligger udenfor zone, hvorfor der hverken er tale om betalings- eller tidsbegrænset parkering.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt i foråret 2024 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### **Scenarie 2. Udvidelse af midterrabat, etablering af sideheller og træer (20,3 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie nedsættes hastigheden også til 50 km/t på strækningen. Dette gøres ved, at vejens indsnævring udføres med fysisk udvidelse af midterheller og sideheller og mere tydelige fodgængerkrydsningssteder.

I den nye bredere grønne midterrabat og sideheller kan der forventeligt plantes op til 20 træer, hvilket vil have en indirekte reducerende effekt på bilernes hastighed. Antallet af træer, der kan plantes, afhænger dog af, om der er ledninger i jorden. I den videre projektering fastlægges antal og placering af træer.

#### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
0	0	Op til 20	Op til 20

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt medio 2024 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler.

#### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2023-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. De afledte driftsudgifter går til vedligehold af afstriking, sideheller m.m.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Scenarie 1. Afstriking af spærreflader samt enkelte sideheller</i>						
- Anlæg	Anlæg	770	3.220			3.990



- Afledt drift og vedligehold	Service			5	5	10
<b>Scenarie 1 i alt</b>		<b>770</b>	<b>3.220</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4.000</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,3 mio. kr. i perioden 2023-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2026 og 0,03 mio. kr. årligt fra 2027 og frem til drift af træer, begrønning m.m.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i maj 2026.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2. Udvidelse af midterrabat, etablering af sideheller, begrønning</i>							
- Anlæg (ekskl. træer)	Anlæg	1.410	1.640	10.950	4.570		18.570
- Træer	Anlæg				1.750		1.750
- Afledt drift og vedligehold (ekskl. Træer)	Service				15	25	40
- Afledt drift og vedligehold (Træer)	Service				25	45	70
<b>Scenarie 2 i alt</b>		<b>1.410</b>	<b>1.640</b>	<b>10.950</b>	<b>6.360</b>	<b>70</b>	<b>20.430</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Dette skyldes, at vejen er meget trafikeret, hvilke kan have en betydning på anlægget. Yderligere kan ledninger m.m. fordyre projektet, når der skal plantes træer.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering	2000	350	350			700	560*
- Udførsel	2000		2.370			2.370	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	420	500			920	650*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>770</b>	<b>3.220</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.990</b>	<b>1.210*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000			5	5	10	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	



**Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	2000	890	1.070	240	240		2.440	1.960*
- Udførsel (ekskl. træer)	2000			10.100	4.010		14.110	
- Udførelse (træer)					1.750		1.750	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	520	570	610	320		2.020	1.090*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.410</b>	<b>1.640</b>	<b>10.950</b>	<b>6.320</b>	<b>0</b>	<b>20.320</b>	<b>3.050*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift (ekskl. træer)	1000				15	25	40	
- Vedligehold og afledt drift (Træer)	1000				25	45	70	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>70</b>	<b>110</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

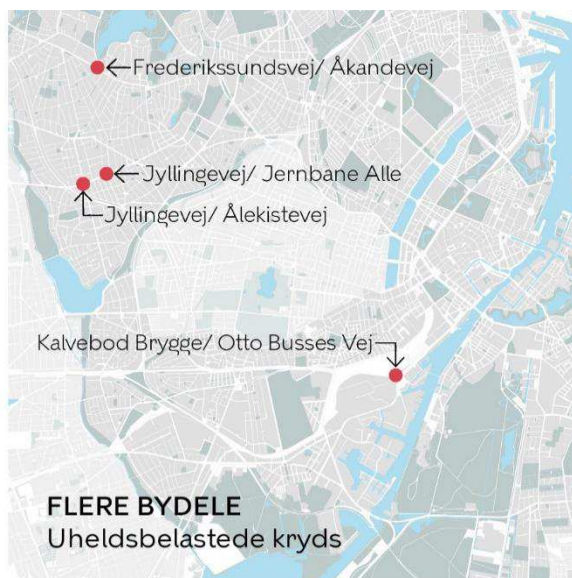
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM15 Øget trafikikkerhed - Ulykkesbelastede kryds, flere bydele



### Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen har ved en gennemgang af de mest ulykkesbelastede kryds i København identificeret fire kryds, hvor mindre ombygninger vil kunne reducere antallet af ulykker. I hovedparten af de registrerede ulykker, er det cyklister, der kommer til skade som følge af uheldige krydsudformninger, manglende oversigt mm.

### Indhold

Dette budgetnotat indeholder fire initiativer, der har til formål at reducere risikoen for trafikulykker.

#### **Initiativ 1. Jyllingevej - Ålekistevej (9,0 mio. kr. i anlæg)**

I dette kryds er der i perioden 2016-2020 registreret fire personskadeulykker og 17 materielskadeulykker. En del ulykker er sket mellem venstresvingende biler og ligeudkørende biler eller cykler. Signalanlægget er etableret i 1961, og der er siden gennemført begrænsede justeringer af krydset.

I dette initiativ ombygges de eksisterende baner, så der etableres separate venstresvingsbaner i begge retninger på Ålekistevej med tilhørende signalanlæg. Der etableres separate signaler til venstresvingsbanerne, så venstresvingende trafik afvikles separat og konfliktfrit. Dette vil reducere de venstresvingendes risiko for ulykker med såvel biler som cyklister.

Ombygningen kræver, at der på tværs af Ålekistevej etableres flere heller i krydset, der samtidig vil øge trygheden for krydsende fodgængere. Som følge af signalanlæggets alder, kræver ombygningen af krydset en total udskiftning af det eksisterende anlæg, da nyt og gammelt materiel ikke kan fungere sammen. Styreapparatet er af nyere dato og skal derfor ikke skiftes.

Projektet medfører, at trafikken på Ålekistevej i begge retninger afvikles i en separat venstresvingsbane, en ligeudbane og en kombineret højresvings- og cykelbane. Desuden vil fodgængerfelterne blive flyttet ind mod krydset, hvilket sikrer bedre oversigt mellem højresvingende biler og fodgængere.



Den endelige udformning af krydset, herunder flytningen af fodgængerfelterne og muligheden for at ændre masteplaceringen på det sydvestlige hjørne, afklares endeligt i projekteringsfasen.

Ombygningen kan få betydning for bilers og cyklers fremkommelighed i krydset, samtidig med at fodgængere kan få lidt kortere grøntid. Der vil i detailprojekteringen arbejdes for at minimere de negative konsekvenser for særligt cyklister og fodgængere mest muligt. Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af resterende anlægsmidler foråret 2024.

Tiltaget har ikke konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

### **Initiativ 2. Jyllingevej - Jernbane Allé (1,3 mio. kr. i anlæg)**

I dette kryds er der i perioden 2016-2020 registreret fem personskadeulykker og seks materielskadeulykker. I fem af ulykkerne skyldtes ulykken, at en bil havde overset det røde lys på Jyllingevej. I forbindelse med et busprojekt i 2016 blev krydset bygget om. Muligvis har ombygningen betydet, at signalet er blevet mindre tydeligt og dermed sværere at se.

I dette initiativ opsættes der ekstra signaler i krydset, så det røde signal tydeliggøres.

Tiltaget har ikke konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

### **Initiativ 3. Kalvebod Brygge - Otto Busses Vej (4,5 mio. kr. i anlæg)**

I dette kryds er der i perioden 2016-2020 registreret fem personskadeulykker og ni materielskadeulykker. I fem af ulykkerne er der tale om, at en højresvingende bil fra Kalvebod Brygge mod Carsten Niebuhrs Gade rammer en ligeudkørende cyklist. Ulykkerne opstår, da der er meget dårlig oversigt mellem højresvingsbanen og cykelstien, der umiddelbart inden krydset kommer frem mellem træerne. Cyklister og bilister kan derfor dårligt se hinanden frem mod selve krydset.

I dette initiativ trækkes cykelstien ud langs kørebanen fra sidevejstilkørslen og frem til krydset, så oversigten mellem cykelsti og kørebane bliver bedre. Desuden ændres afmærkningen, så bussen flyttes fra højresvingsbanen ud i første vognbane for de ligeudkørende. Med udbygning af Metrostation Enghave Brygge, etablering af fjernbusterminal ved Dybbølsbro, udbygning af den gule by på Otto Busses Vej mm., forventes krydset at skulle ombygges yderligere i de kommende år. Denne foreslåede tilpasning vurderes ikke at have negativ betydning for en kommende ombygning.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af resterende anlægsmidler ultimo 2023.

### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
9	6	6	9

Projektet har ikke konsekvenser for cykel- eller bilparkeringspladser.

### **Initiativ 4. Frederikssundsvej - Åkandevej (3,5 mio. kr. i anlæg)**

I dette kryds er der i perioden 2016-2020 registreret otte personskadeulykker og ni materielskadeulykker. I 13 af ulykkerne er der tale om højresvingende biler ad Åkandevej, der påkører cyklister, som kører ned ad bakke på Frederikssundsvej.



Krydset blev ombygget i 2016 i forbindelse med et supercykelsti- og busfremkommelighedsprojekt. I den forbindelse blev en afkortet cykelsti ændret til en fremført cykelsti for at forbedre fremkommelighed for busser og cyklister. Dog var de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af ombygningen dårlige. I de fem år før krydset blev ombygget registrerede politiet ikke nogen personskadeulykker i krydset, mens der fra 2016-2020 blev registreret otte.

Initiativet indeholder, at ligeudkørende cyklister signalreguleres separat i forhold til højresvingende biler, eller alternativt at cykelstien afkortes. Det vil som led i projekteringen blive afdækket, hvilken løsning der er den rette. Af trafikikkerhedsmæssige hensyn anbefales det ikke at have fremført cykelsti, når cyklisterne forventes at køre hurtigt, ned ad bakke. I den endelige projektering fastlægges den endelige udformning af krydset. Den konkrete udformning vil bl.a. bero på en vurdering af trafiktællinger.

Signalseparering og afkortet cykelsti forventes begge at koste det samme. Signalseparering forventes at medføre forringet fremkommelighed for såvel cyklister som bilister.

Tiltaget har ikke konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt indstilling om projektforslag samt frigivelse af resterende anlægsmidler ultimo 2023.

### **Overordnede målsætninger og effekter**

Projektet bidrager til at forbedre trafikikkerheden i kommunen, hvilket understøtter kommunens nulvision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i København.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsgudgifter på i alt 18,3 mio. kr. i perioden 2023-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget i september 2025. Initiativ 2 forventes ibrugtaget i maj 2024. Initiativ 3 og 4 forventes ibrugtaget i august 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2025 er afhængig, 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
<i>Initiativ 1. Jyllingevej - Ålekistevej</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.320	900	6.740		8.960
- Afledt drift og vedligehold	Service		4	4	4	12
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.320</b>	<b>904</b>	<b>6.744</b>	<b>4</b>	<b>8.972</b>
<i>Initiativ 2. Jyllingevej - Jernbane Alle</i>						
- Anlæg	Anlæg	370	950			1.320
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>370</b>	<b>950</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.320</b>
<i>Initiativ 3. Kalvebod brygge - Otto Busses Vej</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.020	3.460			4.480



- Afledt drift og vedligehold	Service		10	10	10	30
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>1.020</b>	<b>3.470</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>4.510</b>
<i>Initiativ 4. Frederikssundsvej - Åkandevej</i>						
- Anlæg	Anlæg	800	2.730			3.530
- Afledt drift og vedligehold	Service		10	10	10	30
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>800</b>	<b>2.740</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>3.560</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.510</b>	<b>8.064</b>	<b>6.764</b>	<b>24</b>	<b>18.362</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 1 er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Initiativ 2-4 er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne 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, initiativ 1	2000	730	440	410		1.580	1.170*
- Udførelse, initiativ 1	2000			5.580		5.580	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	590	460	750		1.800	1.050*
- Projektering, initiativ 2	2000	130	50			180	180*
- Udførelse, initiativ 2	2000		780			780	780*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	240	120			360	360*
- Projektering, initiativ 3	2000	580	260			840	580*
- Udførelse, initiativ 3	2000		2.770			2.770	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000	440	430			870	520*
- Projektering, initiativ 4	2000	430	240			670	370*
- Udførelse, initiativ 4	2000		2.060			2.060	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 4	2000	370	430			800	450*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.510</b>	<b>8.040</b>	<b>6.740</b>	<b>0</b>	<b>18.290</b>	<b>5.460</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000		4	4	4	12	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 3	1000		10	10	10	30	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 4	1000		10	10	10	30	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>72</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	X	Valby		Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	X	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 de initiativer, som dette budgetnotat omfatter.

## TM75 Implementering af boligaftalen og fremme af billige almene boliger



### Baggrund

Ved Overførselssagen 2021-2022 blev der vedtaget en hensigtserklæring om, at finansiering til implementering af boligaftalen og fremme af flere billige, almene boliger henvises til Budget 2023.

### Indhold

Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Kristendemokraterne indgået "Aftale om etablering af fonden for blandede byer – flere billige boliger og en vej ud af hjemløshed" den 26. november 2021. Aftalen indeholder en række nye initiativer og midler i en ny fond, som vurderes at kunne få stor betydning for byggeriet af almene boliger i København. Aftalen er omsat til lovforslag, der forventes endeligt behandlet medio juni med henblik på at træde i kraft den 1. juli 2022. Københavns Kommune og regeringen forventes at indgå en samarbejdsaftale om udmøntning af fonden for blandede byer.

Hvis intentionerne i den nye lovgivning skal indfries, vil det medføre et øget ressourcetræk i Teknik- og Miljøforvaltningen både i forhold til, at forvaltningen kan understøtte realiseringen af de nye muligheder i København, og at der sker en optimal udnyttelse af puljemidlerne med henblik på at sikre flere almene boliger i København. Hvis ikke der afsættes midler til at dække dette ekstra ressourcetræk, vil det risikere at medføre nedprioritering af andre opgaver på det almene boligområde.

Som opfølgning på boligaftalen er der i foråret 2022 nedsat en taskforce for hurtigere opførsel af almene boliger i København og startet en dialog med Bolig- og Indenrigsministeriet om fastlæggelse af en samarbejdsaftale om udmøntningen af den forventede kommende lovgivning. Forvaltningen har kun kunnet deltage i det hidtidige indledende arbejde i bl.a. taskeforcen ved at nedprioritere eller udsætte andre kerneopgaver som fx tilsynsopgaver og støttesagsbehandling af byggesager. Dette er dog ikke holdbart eller muligt, når arbejdet intensiveres, og initiativerne skal eksekveres.



Med dette budgetnotat afsættes fem årsværk til at implementere lovgivningen og boligaftalens initiativer - herunder kickstarte, udvikle og fastholde en proaktiv tilgang og sagsbehandling, der kan sikre en ny start for nybyggeriet af almene, billige boliger.

Med en prioritering vil der kunne igangsættes et målrettet arbejde, som skal afdække, understøtte og eksekvere på de nye initiativer i boligaftalen, så de kommer til at virke og blive gennemført i København. Dermed styrkes effekten, og der kan tilvejebringes nødvendig synergi på tværs af mange nye indsatser for at sikre flere billige boliger i København nu og fremadrettet. De centrale indsatsområder, som er beskrevet i boligaftalen, skitseres i det følgende:

- *Taskforce for hurtigere opførelse af almene boliger i København*  
Taskforcen har repræsentanter fra staten, Københavns Kommune, den almene boligsektor og den private ejendomsbranche. Taskforcen har holdt sine første indledende møder og vil ifølge kommissoriet fortsætte indtil, der dels kan påvises væsentlig fremdrift i opførelsen af allerede besluttede almene boliger, dels at yderligere initiativer er igangsat for at sikre en hurtigere opførelse af almene boliger. Det har i år været nødvendigt at trække på ressourcer, der ellers er prioriteret til kernerdriften omkring almene boliger, herunder støttesagsbehandling og tilsynsopgaver.
- *Fremme af den delegerede bygherremodel*  
Der vil med midlerne kunne igangsættes en indsats målrettet at øge de private og almene bygherrers incitament til at indgå i den delegerede bygherremodel. Det kan fx indebære udvikling af vejledning til de forskellige modeller for at varetage udbudslovgivningen.
- *Udmøntning af ny grundkøbslåneordning og dialog med grundejere*  
Boligaftalen afsætter i Fonden for blandede byer nye midler til at støtte grundkøbslån til almene nybyggeriprojekter med både statslig og kommunal medfinansiering. Der vil med midlerne kunne iværksættes initiativer, der kan understøtte et større afløb af den nye pulje i København end tidligere ordninger. Herudover skal der udarbejdes nyt administrationsgrundlag sammen med Økonomiforvaltningen.
- *Omdannelse af erhvervsejendomme og udlejningsejendomme til almene boliger*  
Fonden indeholder også nye puljer til at støtte opkøb og omdannelse af eksisterende ejendomme, der kan anvendes til nye almene boliger. Der kan med midlerne igangsættes en kortlægning af de konkrete potentialer for at etablere flere almene boliger gennem omdannelse af erhvervs- og udlejningsejendomme, og der kan udvikles vejledning mv.
- *Fremme af fortætning med nye almene boliger*  
I boligaftalen indgår muligheden for, at almene boligorganisationer kan modtage et økonomisk bidrag ved fortætning med nye almene boliger, som kan anvendes til forbedringsarbejder i den eksisterende afdeling (såsom nye altaner, køkkener mv.). Der kan med midlerne igangsættes en proaktiv og målrettet indsats i forvaltningen for at fremme fortætning i København blandt gennem puljen til fortætningsbidrag.
- *Særligt billige boliger til den boligsociale anvisning*  
Teknik- og Miljøforvaltningen vil sammen med Socialforvaltningen styrke arbejdet med at indarbejde særligt billige boliger, herunder forbedre monitoreringen af dem. Der vil blandt andet kunne gennemføres kortlægninger af potentialet og udvikles vejledning til at indpasse boligerne i nybyggerier. Målet er at få bygget flere særligt billige boliger målrettet den boligsociale anvisning.



## Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 3,5 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

**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
- Implementering af boligaftale	Service	3.525	3.525	3.525	3.525	14.100
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.525</b>	<b>3.525</b>	<b>3.525</b>	<b>3.525</b>	<b>14.100</b>

## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- 5 Årsværk	1000	3.525	3.525	3.525	3.525	14.100
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>3.525</b>	<b>3.525</b>	<b>3.525</b>	<b>3.525</b>	<b>14.100</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM169 Foranalyse af leje af parkeringspladser



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om en bydækkende analyse af muligheden for kommunens leje af ledige, privatejede parkeringspladser. Benyttelse af parkeringspladserne skal ske ved brug af en parkeringsapp, som muliggør booking og leje af parkeringspladser hos både private virksomheder og organisationer samt på offentlige arealer beliggende på privat grund.

### Indhold

Private udbydere kan tilbyde kommuner yderligere parkeringskapacitet for borgere og besøgende via en parkeringsapp, som formidler anvendelse af private parkeringspladser. Ordningen virker ved, at app-udbydere tilbyder appen til bilisterne samt indgår aftaler med private grundejere om anvendelse af parkeringspladserne. Ordningen har allerede været afprøvet i andre kommuner.

I initiativet indgår udgifter til, at app-udbyder kan foretage en screening af potentialet for at skaffe adgang til parkeringspladser i hver af de 10 bydele i København.

Screeningen vil undersøge det eksakte potentiale for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser hos virksomheder, institutioner, statslige og kommunale ejendomme. Endvidere undersøges den totale uudnyttede parkeringskapacitet i private parkeringshuse, betalingsarealer osv., hvor det er muligt at leje sig ind. Screeningen giver dermed kommunen et samlet overblik over den ledige parkeringskapacitet, som vil kunne anvendes i de enkelte bydele.

Udbyderen vurderer det enkelte parkeringsareal ud fra forskellige parametre, såsom tilgængelighed (bom port, fri passage etc.), parkeringsregler, åbningstider for de primære brugere af parkeringsarealet, antallet af parkeringspladser mv.

Efter screeningen indgås en dialog med registrerede pladsejere vedr. eventuel ledig parkeringskapacitet i løbet af døgnet samt priser, vilkår, brugstider etc. Endelig udarbejdes en rapport for hver bydel, som giver et samlet overblik over alle de muligheder, kommunen har for at udnytte den eksisterende ledige parkeringskapacitet.

Screeningen vil starte i de indre dele af byen, hvor der fordelt over dagen er det største pres på de kommunale parkeringspladser, og hvor der i dag er indført parkeringszoner, som der udstedes licenser til, mens screening i de ydre dele af byen foretages



efterfølgende. Forvaltningen foreslår, at screeningen udføres i 2023 og 2024 efter nedenstående fordeling:

<b>2023 (første halvår)</b>	<b>2023 (andet halvår) /2024</b>
Indre By og Christianshavn	Amager Vest
Nørrebro	Amager Øst
Valby	Bispebjerg
Vesterbro-Kongens Enghave	Brønshøj-Husum
Østerbro	Vanløse

Når forvaltningen har modtaget resultatet af de første screeninger i 2023, vil der blive foretaget en juridisk vurdering af finansieringsmulighederne, som lægges frem til forhandlingerne om Budget 2024.

Forvaltningen vurderer, at selve screeningen udgør en opgave af et omfang, der kan betyde, at den skal sættes i udbud. Forvaltningen vil afdække markedet og afklare behov for udbudsproces, eller indhente tilbud fra flere forskellige udbydere, før screeningen iværksættes.

Initiativet har ikke sig selv konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser, da der er tale om en screening af mulighederne for leje af parkeringspladser.

## Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 1,0 mio. kr. i 2023 og 0,5 mio. kr. i 2024.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2023 p/l)</i>	<b>Styrings- område</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Screening af muligheder for leje af p-pladser</i>						
- projektledeelse	Service	340	170			510
- Screening (ekstern)	Service	700	300			1.000
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.040</b>	<b>470</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.510</b>

## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

<i>1.000 kr. - 2023 p/l</i>	<b>Udvalg</b>	<b>Bevilling</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
<i>Serviceudgifter</i>							
- projektledeelse	TMU	1000 ordinær drift	340	170	0	0	510
- screening (ekstern)	TMU	1000 ordinær drift	700	300	0	0	1.000
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.040</b>	<b>470</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.510</b>



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### 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.

## TM20 Løbende optimering og tilpasning af grønne bølger ved hurtigere og billigere justering af signalprogrammer



er

### Baggrund

Initiativet i dette budgetnotat omhandler indkøb og tilpasning af et programmeringsværktøj, som gør, at forvaltningen selv kan foretage løbende optimering og tilpasning af trafiksignaler og grønne bølger. Det vil give mulighed for en hurtigere og billigere justering af trafiksignalerne.

Alle trafiksignalerne i København har hver en række signalprogrammer, der skifter efter en tidsplan. De fordeler tiden med grønt til de forskellige retninger og oftest mest grønt til den "grønne bølge" i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. Signalprogrammer er i dag tidskrævende og dyre at ændre – typisk 3-6 mdr. leveringstid og 30.000-50.000 kr. per omprogrammering, som foretages af en ekstern signalleverandør. I praksis bliver de derfor ændret meget sjældent.

Af trafiksikkerhedshensyn er det kun muligt at skifte mellem allerede eksisterende, testede og godkendte signalprogrammer i det enkelte trafiksignal, når der er behov for at lave lokale eller tidsafgrænsede ændringer. Fordi der er et begrænset antal tilgængelige signalprogrammer i det enkelte trafiksignal, gør det den operative trafikledelse mindre effektiv og tilpasningen af grønne bølger – fx ved ændret trafikflow, ændret hastighed i hele København, ved vejarbejde eller events – svær og ofte umulig i praksis. Det er derfor kun ved de helt store begivenheder eller anlægsprojekter med trafikale konsekvenser, at kommunen foretager ændringer og tilpasninger i signalprogrammerne, som fx i forbindelse med afviklingen af Tour de France Grand Départ i sommeren 2022.

### Indhold

Med dette budgetnotat indkøbes og tilpasses programmeringsværktøjet LISA, som muliggør, at forvaltningen selv kan ændre, projektere og installere signalprogrammer i kommunens trafiksignaler. LISA er den fremtidige branchestandard og anvendes allerede af fx Aarhus Kommune. LISA understøtter dog i dag ikke det fælles sprog, som alle trafiksignaler i København anvender til udveksling af tekniske beskeder mellem udstyr i trafiksignaler. Derfor indeholder budgetnotatet også midler til intern projektledelse, herunder til at LISA udvikles til at understøtte det fælles sprog, som alle trafiksignaler i København anvender. Derved vil den nødvendige og løbende optimering af trafiksignalerne og de grønne bølger for cyklister, busser og biler meget hurtigere kunne rulles ud i virkeligheden.



Forventeligt vil signalændringer efter en indkøringsperiode kunne etableres på få uger af forvaltningen selv og uafhængigt af leverandørerne. Den tidsmæssige besparelse vil give mulighed for mange flere lokale og tidsafgrænsede tilpasninger ved f.eks. vejarbejder og større arrangementer, som ikke bliver foretaget i dag.

Ved Budget 2022 blev der afsat midler til hastighedsnedsættelse med 10 km/t i fordelingsgader, bydelsgader og lokalgader. Såfremt det ønskes at bevare og fastholde de eksisterende samordninger (grøn bølge) for bil, bus og cykel ved den bydækkende nedsættelse af hastighedsgrænsen, vil det være nødvendigt at med en opdatering af næsten samtlige trafiksignaler. Såfremt der tildeles midler til dette budgetnotat, vil en hjemtagning af signalopgaven give forvaltningen mulighed for selv at foretage disse opdateringer. Såfremt indeværende budgetnotatet ikke vedtages, betyder det, at udgifterne til opdatering af trafiksignaler skal afsættes ved senere budgetforhandlinger.

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

Forvaltningen har afdækket muligheden for at løfte indeværende initiativ som en investeringscase. Dette har dog ikke været muligt, da den ikke overholder kravet om en tilbagebetalingstid på 6 år. Skal der dispenseres for tilbagebetalingstiden, er det nødvendigt, at forslaget bidrager med en kvantificerbar CO2-reduktion. Selvom programmeringsværktøjet LISA gør det muligt at optimere grønne bølger og fx prioritere cyklistere, er det ikke muligt at estimere de konkret afledte CO2-effekter.

## Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,9 mio. kr. i perioden 2023-2024. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2025, 0,7 mio. kr. og frem. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Afledt drift går primært til licensbetaling for LISA softwarepakken og div. mindre udgifter til løbende vedligeholde af softwaren.

Initiativet forventes ibrugtaget i december 2024. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2024 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)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Løbende optimering og tilpasning af grønne bølger ved hurtigere og billigere justering af signalprogrammer</i>						
- Anlæg	Anlæg	2.700	2.200			4.900
- Service	Service			681	681	1.362
- Afledt drift og vedligehold	Service			100	100	200
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.700</b>	<b>2.200</b>	<b>781</b>	<b>781</b>	<b>6.462</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Dette skyldes, at der er tale om videreudvikling af et specialiseret softwareprodukt, som både i tid og ressourcer kan betyde væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici.



## 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 (ekstern)	2000	300	300			600	600*
- Indkøb software mv.	2000	1.700	1.200			2.900	2.900*
- Udgifter til bygherre-organisation	2000	700	700			1.400	1.400*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.700</b>	<b>2.200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.900</b>	<b>4.900*</b>
<i>Serviceudgifter</i>							
- Udgifter til årsværk	1000			681	681	1.362	
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>681</b>	<b>681</b>	<b>1.362</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000			100	100	200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>200</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet

## TM74 Øget toiletkapacitet og serviceniveau i København



### Baggrund

I forbindelse med Overførselssagen 2021-2022 afgav aftaleparterne en hensigtserklæring om at fremme og forbedre toiletkapaciteten i det offentlige rum i København, og at finansiering heraf skal drøftes i forhandlingerne ved Budget 2023.

### Indhold

Den 13. juni 2022 godkendte Teknik- og Miljøudvalget Teknik- og Miljøforvaltningens "toiletprioriteringsliste 2022 – indsatser til øget toiletkapacitet og serviceniveau", som udgør grundlaget for kommende indsatser på toiletområdet. Indsatserne på toiletprioriteringslisten er udarbejdet og prioriteret af Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af relevante fagforvaltninger og lokaludvalg i København. Toiletprioriteringslisten er vedlagt som bilag 1. Listen vil danne grundlag for forvaltningens arbejde på toiletområdet fra 2022 og frem og vil løbende blive tilpasset i takt med udviklingen på området. Teknik- og Miljøudvalget vil årligt blive orienteret om opdateringer af listens indsatser på baggrund af de til en hver tid gældende konkrete forhold i byen.

Toiletprioriteringslisten indeholder en række indsatser til øget toiletkapacitet og serviceniveau, som har til formål at understøtte københavnernes udeliv og sikre en ren by uden lugtgener. Indsatserne skal forebygge oplevelser med manglende, beskidte eller nedslidte toiletter på tværs af byen samt afbøde de konkrete gener, som det intensive natteliv medfører særligt i Indre by.

Budgetnotatet indeholder initiativer på baggrund af indsatserne i toiletprioriteringslisten. Initiativerne kan igangsættes uafhængigt af hinanden. Med initiativ 1 og 2 udvides toiletkapaciteten, mens de øvrige initiativer øger serviceniveauet for den eksisterende kapacitet.

### **Initiativ 1. Øget toiletkapacitet og renere toiletter i nattelivet (6,3 mio. kr. i anlæg)**

Det københavnske natteliv er særligt koncentreret fra torsdag til søndag i Indre By, hvilket medfører et særligt stort pres på de offentlige toiletter. I Indre By er der aktuelt i alt 14 offentlige toiletter, hvoraf to er vinterlukkede pissoirs og fem er bemandede toiletter, som er natlukket. For at øge toiletkapaciteten og forebygge lugtgener foreslår forvaltningen at opsætte i alt fire nye toiletter på følgende placeringer i prioriteret rækkefølge: 1.



*Nørreport/Gothersgade, 2. Borgergade, 3. Gammeltorv, 4. Ved Israels Plads*). På Nørreport/Gothersgade og ved Israels Plads er der tale om nye placeringer, hvor der ikke er toiletter i dag. Begge steder etableres der to nye døgnåbne standardtoiletter med et unisex handikaptoilet, et mindre unisex toilet samt et pissoir. De to eksisterende toiletter på Gammeltorv 22F (mindre unisex toilet) og i Borgergade 1F (toilet med handicapvenligt unisex toilet og et pissoir) bliver erstattet med to døgnåbne toiletter med større kapacitet af samme størrelse som på Nørreport/Gothersgade og ved Israels Plads.

Ved opsætning af disse fire nye toiletter øges toiletkapaciteten betragteligt fra nuværende tre toiletter (toiletkummer) og et pissoir fordelt på to placeringer til otte toiletter (toiletkummer) og fire pissoirs fordelt på fire placeringer. Alle fire toiletter skal være døgn- og helårsåbne. Ét af de nye toiletter etableres som selvrensende med henblik på at afprøve løsningen. Det selvrensende toilet koster 1.639 mio. kr. Det selvrensende toilet kan derfor nedskaleres til et almindeligt standardtoilet (1.433 mio. kr.).

Endvidere foreslås natrengøring af toiletterne i Indre By, da erfaringer viser, at borgerne ikke benytter sig af toiletter, der fremstår uhygiejniske og beskidte. For tiden rengøres de ubemandede toiletter ikke mellem kl. 21 og kl. 05, hvor festaktiviteter og dermed også toiletbehovet typisk toppe.

Der foreslås at udvide rengøringsfrekvensen med to natrengøringer i tidsrummet kl. 22-05 tre nætter om ugen (torsdag til søndag). På nuværende tidspunkt er i alt 7 toiletter døgnåbne og derved egnede til natrengøring. Øges toiletkapaciteten som foreslået, skal 10 toiletter natrengøres. Natrengøring skal af hensyn til medarbejdernes sikkerhed og arbejdsmiljø altid udføres i hold af to medarbejdere. Der skal som en forudsætning for at kunne renholde de nye etablerede toiletter samt øgning i natrengøringsfrekvensen indkøbes en ny toiletbil.

Initiativet kan nedskaleres. Priser for hvert enkelt af de fire nye toiletter, heraf et selvrensende samt priser for natrengøring findes i bilag 2.

Eventuelle konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering afhænger af de konkrete placeringer for de to nye toiletter på Nørreport/Gothersgade og ved Israels Plads. Placeringsmulighederne skal afklares nærmere med hensyn til tilslutningsmuligheder, pladsforhold mm., hvis der bevilliges midler.

### **Initiativ 2. Nye toiletplaceringer (5,4 mio. kr. i anlæg)**

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af en faglig vurdering af alle indkomne forslag og input fra driften i Teknik- og Miljøforvaltningen, byens lokaludvalg, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Socialforvaltningen og Udsatterrådet identificeret fire nye toiletplaceringer foruden de to nye placeringer under initiativ 1. Disse er i prioriteret rækkefølge: 1. *Lundehustorvet*, 2. *Bodenhoffs Plads mellem Christianshavns Kanal og Trangraven*, 3. *Fredens Park ved Sortedamssøen*, 4. *Den bemandede naturlegeplads i Valbyparken*.

For disse fire placeringer gælder det, at der er tale om eksisterende eller nye byrum med stor eller forventet stor tilstrømning, og hvor der er langt til nærmeste offentlige toilet.

På Lundehustorvet kan der etableres et standardtoilet med et unisex handikaptoilet og et pissoir. Denne toiletplacering er identisk med det selvstændige budgetnotat *TM68 Etablering af et offentligt toilet på Lundehustorvet, Bispebjerg*, hvorfor de er gensidigt udelukkende. Ved Bodenhoffs Plads og i Fredens Park ved kan der etableres et standardtoilet med et handicapvenligt unisex toilet og et mindre unisex toilet. Ved den bemandede naturlegeplads i Valbyparken kan der etableres en toiletvogn (uden hjul)





med et handicapvenligt unisex toilet. Der skal som en konsekvens af etablering af nye toiletter indkøbes en toiletbil for at sikre renholdelsesniveauet.

Initiativet kan nedskaleres, og priser for hver af de nye toiletplaceringer fremgår af bilag 2.

Eventuelle konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering vil afhænge af de enkelte placeringer, som skal afklares nærmere med hensyn til tilslutningsmuligheder, pladsforhold mm.

### **Initiativ 3. Helårsåbning af eksisterende toiletter (0,5 mio. kr. i anlæg)**

Cirka en tredjedel af forvaltningens offentlige toiletter er lukket om vinteren, fordi de ikke er frostsikrede, og fordi der tidligere ikke var efterspørgsel efter toiletter i den koldere årstid. Det gælder hovedsageligt toiletter i grønne og rekreative områder, der er etableret i ældre bygninger. Helårsåbning af toiletter i de mest benyttede grønne områder øger toiletkapaciteten og følger borgernes stigende anvendelse af byens rekreative områder også i vintersæsonen.

Med initiativet udvides åbningstider for i alt 22 toiletter fra vinterlukning til helårsåbning i særligt besøgte grønne områder og ved strandarealer samt i Nyhavn og på Langelinie. Helårsåbning kræver frostsikring af og øgede driftsmidler til i alt 22 toiletter.

Initiativet kan nedskaleres. Priserne til frostsikring og øget drift af de enkelte toiletter findes i bilag 2. Initiativet har ingen konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering.

### **Initiativ 4. Bemanning af toilet på Langelinie 25 (0,8 mio. kr. i anlæg)**

De ubemandede toilet på Langelinie 25 ved Huitfeldtmonumentet har ekstraordinært store besøgstal, der i 2018 var på niveau med de bemandede toiletter ved Nørreport. Ved af bemande dette toilet opnås der et betydeligt serviceløft, øget tryghed og mindre risiko for hærværk. Bemanning af toilettet på Langelinie 25 kan realiseres ved en mindre ombygning samt øgede driftsmidler.

Initiativet tager udgangspunkt i, at toilettet sæsonbemandes, dvs. bemanning fra kl. 9-18.30 dagligt i perioden 1. marts til 31. oktober. Bemanningen af toilettet kan udvides til både at omfatte aften til kl. 22 og hele året, men tidligere tællinger viser, at området er mere roligt efter kl. 18, og der er færre besøgende i vinterhalvåret. Bemanningen kan opskaleres. Priserne til de forskellige former for bemanning findes i bilag 2.

Initiativet har ingen konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering.

### **Initiativ 5. Renovering af eksisterende toiletter (4,4 mio. kr. i anlæg)**

Renovering af byens mest nedslidte toiletter vil gøre dem anvendelige for flere og forebygge midlertidige eller længerevarende nedlukninger af toiletterne i områder, der er præget af betydelig tilstrømning. Med initiativet renoveres 10 toiletter i ældre bygninger i parker, ved strande og på legepladser, som er i ringe stand. Toiletterne har brug for både udvendig og indvendig renovering i forhold til f.eks. tag, facade, maling og diverse installationer. Initiativet kan nedskaleres. Priserne til renovering af de enkelte toiletter findes i bilag 2. Initiativet har ingen konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering.

### **Initiativ 6. Øget drift af stærkt benyttede toiletter (1,3 mio. kr. årligt i service)**

Nogle toiletter er særlig eksponeret, fordi de står i stærkt befærdede områder eller er udsat for øget og hårdere brug af bl.a. grupper af udsatte borgere og gæster fra fest- og nattelivet. Dette fører til, at de oftere end andre toiletter opleves som uhygiejniske og utiltalende, og at de hyppigere er midlertidigt lukket pga. u hensigtsmæssig brug og hærværk. Med denne indsats øger forvaltningen serviceniveauet med henblik på, at



toiletter på særligt eksponerede placeringer renholdes og vedligeholdes oftere, så de i højere grad fremstår rene og indbydende.

Med initiativet øges serviceniveauet af 14 toiletter ved at øge rengøringsfrekvensen samt midler til vedligeholdelse og reparationer. Initiativet kan nedskaleres. En prioriteret liste over de pågældende toiletter og priser til øget service findes i bilag 2.

Initiativet har ingen konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering.

### ***Initiativ 7. Foranalyse og løsninger for en bedre udnyttelse af eksisterende toiletter (0,6 mio. kr. i service)***

For at opnå en øget anvendelse af byens toiletter er det væsentligt at kende årsagerne til oplysningerne i Københavnermålingen, som viser, at antallet af adspurgte borgere, der har benyttet sig af et offentligt toilet, er faldet fra 21 % i 2020 til 13 % i 2021. Derfor iværksætter forvaltningen en foranalyse om kendskab til de offentlige toiletter samt evt. barrierer for at benytte dem. I foranalysen vil forvaltningen inddrage relevante aktører. På baggrund af analysens resultater udvikler og gennemfører forvaltningen konkrete løsninger målrettet de forskellige bydeles præg og behov.

Forvaltningen vil inden udgangen af 1. kvartal 2023 forelægge Teknik- og Miljøudvalget en status på alle initiativer.

### **Økonomi**

Initiativ 1 har estimerede anlægsudgifter på 6,3 mio. kr. til etablering af fire nye toiletter og anskaffelse af en toiletbil i 2023-2024. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2023 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til renhold, graffitirensning, vedligehold, el og vand for fire toiletter. Der skal desuden afsættes driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2023 og 1,6 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til natrengøring af 10 toiletter. Grundet indhentning af tilladelser og dispensationer forventes de nye toiletter samt natrengøring at være i drift fra forår 2023.

Initiativ 2 har estimerede anlægsudgifter på 5,0 mio. kr. til etablering af fire nye standardtoiletter i 2023-2024. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2023 og 1,0 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til renhold, graffitirensning, vedligehold, el og vand. Der skal desuden afsættes anlægsudgifter på 0,4 mio. kr. til anskaffelse af en toiletbil. Toiletterne forventes ibrugtaget fra sommer 2023 grundet indhentning af tilladelser og dispensationer.

Initiativ 3 har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. til frostsikring af 22 toiletter. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter på 1,6 mio. kr. i 2023 og 2,2 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til renhold, graffitirensning, vedligehold, el og vand. Initiativet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2023.

Initiativ 4 har estimerede anlægsudgifter på 0,8 mio. kr. til ombygning af toilettet, så det kan bemannes. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter på 0,9 mio. kr. i 2023 og 1,2 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til drift af det bemandede toilet. Initiativet forventes ibrugtaget i forår 2023.

Initiativ 5 har estimerede anlægsudgifter på 4,4 mio. kr. til renovering af eksisterende 10 toiletter. Initiativet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2023.

Initiativ 6 har estimerede serviceudgifter på 1,3 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til øgning af serviceniveauet for 14 toiletter ved hjælp af øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse. Initiativet forventes ibrugtaget januar 2023.



Initiativ 7 har estimerede serviceudgifter på 0,6 mio. kr. til en foranalyse og målrettede løsninger til en bedre udnyttelse af eksisterende toiletter. Initiativet forventes gennemført i 2023.

**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>Initiativ 1. Øget toiletkapacitet og renere toiletter i nattelivet</i>						
Anlæg af fire nye toiletter	Anlæg		2.866	3.072		5.938
Drift og vedligehold fire toiletter	Service		420	1.080	1.080	2.580
Natrengøring 10 toiletter	Service		939	1.565	1.565	4.069
Anskaffelse af en toiletbil	Anlæg		408			408
Reduktion af parkeringsindtægter	Service		164	164	164	492
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-164	-164	-164	-492
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>0</b>	<b>4.633</b>	<b>5.717</b>	<b>2.645</b>	<b>12.995</b>
<i>Initiativ 2. Nye toiletplaceringer</i>						
Fire nye toiletter	Anlæg			2.724	1.863	4.587
Drift og vedligehold af fire toiletter	Service			420	957	1.377
Anskaffelse af en toiletbil	Anlæg			408		408
Reduktion af parkeringsindtægter	Service			46	46	92
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter			-46	-46	-92
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.552</b>	<b>2.820</b>	<b>6.372</b>
<i>Initiativ 3. Helårsåbning af eksisterende toiletter</i>						
Frostsikring af 22 toiletter	Anlæg	546				546
Øget drift og vedligehold af 22 toiletter	Service	1.600	2.200	2.200	2.200	8.200
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>2.146</b>	<b>2.200</b>	<b>2.200</b>	<b>2.200</b>	<b>8.746</b>
<i>Initiativ 4. Bemanning af et toilet</i>						
Ombygning af toilet til bemanded toilet	Anlæg	796				796
Øget drift ifm. bemanning	Service	933	1.244	1.244	1.244	4.665
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>1.729</b>	<b>1.244</b>	<b>1.244</b>	<b>1.244</b>	<b>5.461</b>
<i>Initiativ 5. Renovering af eksisterende toiletter</i>						
Renovering af 10 toiletter	Anlæg	4.398				4.398
<b>Initiativ 5 i alt</b>		<b>4.398</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.398</b>
<i>Initiativ 6. Øget service på stærkt benyttede toiletter</i>						
Øget renhold og vedligehold af 14 toiletter	Service	1.298	1.298	1.298	1.298	5.192
<b>Initiativ 6 i alt</b>		<b>1.298</b>	<b>1.298</b>	<b>1.298</b>	<b>1.298</b>	<b>5.192</b>
<i>Initiativ 7. Bedre udnyttelse af eksisterende toiletter</i>						



Foranalyse og konkrete løsninger	Service	600				600
<b>Initiativ 7 i alt</b>		<b>600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>10.171</b>	<b>9.375</b>	<b>14.011</b>	<b>10.207</b>	<b>43.764</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter i forhold til kloak og forsyningsmuligheder. Siden efteråret 2021 har forsyningsområdet (el, vand, varme, gas og brændstof) oplevet prisstigninger. Der tages i fastsættelsen af den afledte drift i indeværende budgetnotat forbehold for, at den fortsatte udvikling indenfor enkelte forsyningstyper er meget volatil.

Opsætning af toiletter på nye placeringer kræver afklaring om en egnet placering, evt. nedlæggelse af parkeringspladser samt indhentning af evt. tilladelser og dispensationer.

### Bevillingstekniske oplysninger

Initiativerne medfører mindreindtægter fra betalingsparkering på 0,2 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

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

Midler til håndtering af mindreindtægter fra betalingsparkering placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes løbende i takt med at der eventuelt nedlægges parkeringspladser, når der etableres toiletter.

**Tablet 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
Initiativ 1. Køb og opsætning af fire toiletter	TMU	2000		2.746	2.952		5.698	
Initiativ 1. Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000		120	120		240	<b>240*</b>
Initiativ 1. Køb toiletbil	TMU	2000		408			408	
Initiativ 2. Køb og opsætning af fire toiletter	TMU	2000			2.604	1.743	4.347	
Initiativ 2. Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000			120	120	240	<b>240*</b>
Initiativ 2. Køb toiletbil	TMU	2000			408		408	
Initiativ 3. Frostsikring af 22 toiletter	TMU	2000	520				520	
Initiativ 3. Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	26				26	<b>26*</b>



Initiativ 4. Ombygning af toilet til bemandet toilet	TMU	2000	724				724	
Initiativ 4. Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	72				72	<b>72*</b>
Initiativ 5. Renovering af 10 toiletter	TMU	2000	4.110				4.110	
Initiativ 5. Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	288				288	<b>288*</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>5.740</b>	<b>3.274</b>	<b>6.204</b>	<b>1.863</b>	<b>17.081</b>	<b>866*</b>
<i>Serviceudgifter</i>								
Initiativ 7. Foranalyse og konkrete løsninger	TMU	1000	600				600	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>600</b>				<b>600</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
Initiativ 1. Drift og vedligehold fire toiletter	TMU	1000		420	1.080	1.080	2.580	
Initiativ 1. Natrengøring 10 toiletter	TMU	1000		939	1.565	1.565	4.069	
Initiativ 2. Drift og vedligehold af fire toiletter	TMU	1000			420	957	1.377	
Initiativ 3. Øget drift og vedligehold af 22 toiletter	TMU	1000	1.600	2.200	2.200	2.200	8.200	
Initiativ 4. Øget drift ifm. bemanning	TMU	1000	933	1.244	1.244	1.244	4.665	
Initiativ 6. Øget renhold og vedligehold af 14 toiletter	TMU	1000	1.298	1.298	1.298	1.298	5.192	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>3.831</b>	<b>6.101</b>	<b>7.807</b>	<b>8.344</b>	<b>26.083</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>								
Initiativ 1. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112		164	164	164	492	
Initiativ 2. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112			46	46	92	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>				<b>164</b>	<b>210</b>	<b>210</b>	<b>584</b>	
<i>Finansposter</i>								
Initiativ 1. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500		-164	-164	-164	-492	
Initiativ 2. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500			-46	-46	-92	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>-164</b>	<b>-210</b>	<b>-210</b>	<b>-584</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til toiletprioriteringslisten.

### Bilag

Bilag 1. Toiletprioriteringsliste 2022

Bilag 2. Oversigt over priser

## **Bilag 1. Teknik- og Miljøforvaltningens toiletprioriteringsliste 2022 – Indsatser til øget toiletkapacitet og serviceniveau**

Befolkningsstiltæksten i København og ændringer i måden københavnere bruger byen på, nødvendiggør nye indsatser på toiletområdet. Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en toiletprioriteringsliste med indsatser til øget toiletkapacitet og øget serviceniveau med det formål at understøtte københavnernes udeliv, sikre en ren by uden lugtgener og imødegå og forebygge oplevelser med manglende toiletter, beskidte eller nedslidte toiletter på tværs af byen. Nye prioriterede indsatser på toiletområdet handler samtidig om at sikre gode toiletforhold for byens mest udsatte borgere, der lever en stor del af livet uden for på byens pladser og i parker og afbøde de konkrete gener, som det intensive natteliv medfører særligt i Indre by.

Indsatserne i nærværende toiletprioriteringsliste 2022 er fagligt udarbejdet og prioriteret af Teknik- og Miljøforvaltningen under inddragelse af andre relevante fagforvaltninger og borgere i København.

### **Udvikling af toiletprioriteringslisten**

Teknik- og Miljøforvaltningen har i udviklingen af de forskellige indsatser i toiletprioriteringslisten inddraget Lokaludvalgene samt viden fra flere forvaltninger og den eksisterende drift. For at afdække borgernes ønsker og behov har forvaltningen i en høring bedt alle Københavns Kommunes lokaludvalg om forslag til nye offentlige toiletter samt en begrundelse for, hvorfor den enkelte placering foreslås. Der er indkommet høringssvar fra alle 12 lokaludvalg, som indeholder en række forslag om alt fra nye toiletplaceringer over udvidede åbningstider til øget tryghed, tilgængelighed, rengøring og skiltning ved de eksisterende toiletter. Endvidere har Kultur- og Fritidsforvaltningen bidraget med viden om toiletbehov ifm. Københavns natteliv, Socialforvaltningen og Udsatterådet med ønsker ift. udsatte borgers toiletbehov og Ældrerådet med et ønske om bedre synlighed af offentlige toiletter.

Forvaltningen har kvalificeret og suppleret alle indkomne forslag og på denne baggrund udarbejdet otte indsatser, der skal sikre tilstrækkelig toiletkapacitet tilpasset borgernes og de enkelte bydele og placeringers behov.

Ved siden af opsætning af nye toiletter findes andre indsatser til at øge toiletkapacitet samt hæve serviceniveauet på allerede eksisterende toiletter.

Indsats 1-6 indeholder forvaltningens forslag til at udvide og vedligeholde toiletkapaciteten og/eller serviceniveauet i prioriteret rækkefølge. Indsats 7 og 8 indeholder forslag til en fremtidig videreudvikling af toiletområdet ift. udsatte borgers toiletbehov samt bedre udnyttelse af eksisterende offentlige toiletter.

### **1. Øget toiletkapacitet og renere toiletter i nattelivet**

Forvaltningen foreslår opsætningen af fire nye, større toiletter i Indre By. Københavns natteliv er særligt koncentreret fra torsdag til søndag i Indre By. Her er der i alt 14 offentlige toiletter, hvoraf to er vinterlukkede pissoirs forbeholdt mænd og fem er bemandede toiletter, som er natlukket.

Forvaltningen har på baggrund af høringssvar fra lokalrådene, dialog med natteværterne i Kultur- og Fritidsforvaltningen og erfaringerne fra Teknik- og Miljøforvaltningens drift af toiletter afdækket, hvor der opleves flest gener pga. manglede toiletkapacitet ifm. Nattelivet. Det gør der i og omkring Nørreport/Israels Plads, Vestergade/ Gammeltorv samt Gothersgade/Borgergade. Restaurations- og nattelivsplanen vedrører kun midlertidige toiletløsninger og øget spuling af belastede områder, og afhjælper derved ikke den grundlæggende mangel på toiletkapacitet året rundt.

For at øge toiletkapacitet og forebygge lugtgener i de nævnte områder, foreslår forvaltningen at opsætte nye døgnåbne standardtoiletter med et unisex handicaptoilet, et mindre unisex toilet samt et pissoir på Nørreport/Gothersgade og ved Israels Plads. Der foreslås endvidere at erstatte de to eksisterende toiletter på Gammeltorv 22F (mindre toilet) og i Borgergade 1F (toilet med

handicapvenligt toilet og et pissoir) med to døgnåbne toiletter med større kapacitet og af samme størrelse som på Nørreport/Gothersgade og ved Israels Plads.

Ved opsætning af disse fire toiletter øges toiletkapaciteten betragteligt fra nuværende tre toiletter (toiletkummer) på to placeringer til otte toiletter (toiletkummer) plus i alt fire pissoirs på fire placeringer. Alle fire toiletter skal være døgn- og helårsåbne.

Forvaltningen foreslår endvidere natrengøring af toiletterne i Indre By, da erfaringer viser, at borgerne ikke benytter sig af offentlige toiletter, når de fremstår uhygiejniske og beskidte. For tiden rengøres de ubemandede toiletter ikke mellem kl. 21 og kl. 05, hvor festaktiviteter og dermed også toiletbehovet typisk topper. Forvaltningen foreslår at afprøve et selvrensende toilet med et handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir på en udvalgt placering. Hvis erfaringerne med dette er positive, kan indsatsen efterfølgende udvides med flere selvrensende toiletter. Alternativt eller som supplement til afprøvning af et selvrensende toilet, kan rengøringsfrekvensen udvides med to natrengøringer på udvalgte toiletter i tidsrummet kl. 22-05 tre nætter om ugen (torsdag til søndag). I alt 7 toiletter er døgnåbne og derved egnede til natrengøring. Øges toiletkapaciteten som foreslået, skal 10 toiletter natrengøres. Natrengøring skal af hensyn til medarbejdernes sikkerhed og arbejdsmiljø altid udføres i hold af to medarbejdere.

<b>1. Øget toiletkapacitet og renere toiletter i nattelivet</b>		<b>Bydel</b>
Nørreport/Gothersgade	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)
Borgergade 1F	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)
Gammeltorv 22F	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)
Israels Plads/Linnégade/Rømersgade	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)
Placering ikke afklaret, formentlig en af de fire nævnte placeringer med behov for et større toilet	Afprøvningen af et nyt selvrensende toilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir på en udvalgt placering i Indre By, med henblik på udvidelse ved positive erfaringer	Indre By (inkl. Christianshavn)
7 hhv. 10 toiletter	To natrengøringer i tidsrummet kl. 22-05 tre nætter om ugen, torsdag til søndag	Indre By (inkl. Christianshavn)

## **2. Nye toiletplaceringer**

På baggrund af en faglig vurdering af alle indkomne forslag og input fra driften i Teknik- og Miljøforvaltningen, byens lokaludvalg, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Socialforvaltningen og Udsatterrådet foreslår forvaltningen nye offentlige toiletter på fire placeringer.

### *Lundehustorvet*

I forbindelse med udvalgets behandling af indstillingen om toiletplaceringer den 7. juni 2021 ønskede flertallet af udvalget en faglig vurdering af behovet for et toilet på det nye torv i Ryparken - Lundehus, som etableres med midler fra Budget 2020 – dog uden toiletfaciliteter. Lundehustorvet bliver et fleksibelt byrum med sidde- og legemuligheder og mulighed for at afholde events, som forventes at blive brugt af mange borgere og forskellige brugergrupper. Forvaltningen vurderer på den baggrund,



at der er behov for at opsætte et toilet med et handicapvenligt unisex toilet og et pissoir på Lundehestorvet. Toilettet skal være døgn- og helårsåbent.

#### *Bodenhoffs Plads mellem Christianshavns Kanal og Trangraven*

Området opleves som tiltagende befærdet, og forvaltningen vurderer ikke, at toiletbehovet dækkes af de nærmeste toiletter - et vinterlukket pissoir i Overgaden oven Vandet og de privatejede toiletter ved madmarkedet ved Inderhavnsbroen, som er hverken nat- eller helårsåbne. Forvaltningen foreslår at opsætte et standardtoilet med et handicapvenligt unisex toilet og et mindre unisex toilet. Toilettet skal være døgn- og helårsåbent.

#### *Fredens Park ved Sortedamssøen*

I Fredens Park er der både legeplads og træningsredskaber, og området bruges også meget af de mange københavnere, der går tur om søerne. De nærmeste toiletter er i Fælledparken eller Sankt Hans Torv. Forvaltningen foreslår at opsætte et mindre unisex toilet eller et standardtoilet med et handicapvenligt unisex toilet og et mindre unisex toilet. Toilettet skal være døgn- og helårsåbent.

#### *Den bemandede naturlegeplads i Valbyparken*

Legepladsen gennemgår i 2022 en renovering og opgradering til en handicapvenlig legeplads, men det nuværende toilet ved legepladsen er ikke handicapvenligt. Her foreslås der at opsætte en handicapvenlig toiletvogn uden hjul i samme design som de eksisterende bygninger på legepladsen. Toilettet vil følge legepladsens og de øvrige toiletters åbningstider.

<b>2. Nye toiletplaceringer</b>		<b>Bydel</b>
Lundehestorvet	Danfo-toilet med handicapvenligt toilet og pissoir fra Borgergade 1F - eller nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet og pissoir	Bispebjerg
Bodenhoffs Plads	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet og mindre unisex toilet	Indre By (inkl. Christianshavn)
Naturlegeplads Valbyparken	Ny toiletvogn med handicapvenligt unisex toilet	Valby
Fredens Park	Mindre unisex toilet (AFA JC Decaux) fra Gammeltorv 22F - eller nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet og mindre unisex toilet	Østerbro

### **3. Helårsåbning af eksisterende toiletter**

Forvaltningen foreslår helårsåbning af 22 toiletter i særligt besøgte grønne områder og ved strandarealer samt i Nyhavn og på Langelinie. Københavns befolkning er støt voksende, og byens udendørs arealer bruges derfor af flere borgere. De sidste to år med Corona-restriktioner har desuden medført, at borgerne i stigende grad og året rundt opholder sig udendørs, også i vinterhalvåret. Denne ændrede adfærd forventes at fortsætte i fremtiden. Udover Københavns borgere benytter også mange turister sig af byens udendørs arealer. Mange toiletter i de rekreative områder, hvor borgerne nu færdes og opholder sig året rundt, holdes vinterlukket, og afstanden til et åbent toilet er forholdsvist stor. Helårsåbning kræver ombygning/frostsikring af og øgede driftsmidler til i alt 22 toiletter.

<b>3. Helårsåbning af eksisterende toiletter</b>		<b>Bydel</b>
Mosesvinget 1 - Utterslev Mose	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum
Stockholmsgade 62 - Østre Anlæg	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)
Nyhavn over for nr. 47 og 24	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)

Langelinie 25 - v. Huitfeldtmonument	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)
Vigerslevvej 346 - Vigerslevparken	Frostsikring og helårsåbning	Valby
Tudsemindevej - Valby Strand	Frostsikring og helårsåbning	Valby
Ejderstedgade 3 - Enghaveparken	Frostsikring og helårsåbning	Vesterbro-Kgs. Enghave
P.H. Lings Allé 5 - Fælledparken Kiosk	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro
Øster Alle 1E - Fælledparken Sansehaven	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro
Strandpromenaden 30 Svanemølle Strandpark	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro
Amager Strandvej 11 - Søstjernen	Frostsikring og helårsåbning	Amager Øst
Bispebjerg Bakke 12 - Lersøparken	Frostsikring og helårsåbning	Bispebjerg
Engsvinget 46 - Utterslev Mose	Frostsikring og helårsåbning	Bispebjerg
Kagsmosen 31 - Utterslev Mose	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum
Kobbelvænget 15B - Vestvolden	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum
Hyrdevangen 1 - Brønshøjparken	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum
Langelinie 1	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)
Rødkildevej 15 - Rødkildeparken	Frostsikring og helårsåbning	Vanløse
Grøndals Parkvej 125 - Grøndalsparken	Frostsikring og helårsåbning	Vanløse
Serridsslevvej 15 - Fælledparken	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro
Rymarksvej 75B - Ryvangens Naturpark	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro
Edel Saantes Allé 1 - Fælledparken skatepark	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro

#### 4. Bemanding af et toilet

På Langelinie 25 foreslår forvaltningen udover helårsåbning at indrette toilettet som et bemandedt toilet, hvad der kan opnås ved en mindre ombygning. Antallet af besøgende af Langelinie-toilettet var i 2018 på niveau med de bemandede toiletter ved Nørreport, og bemandingen vil øge rengøringsniveauet og tryghed samtidig med, at toilettet sikres mod øget nedslidning, uønsket brug og hærværk.

Bemandingen på toiletterne på Langelinie 25 kan skaleres til at være sæsonbemanding, helårsbemanding eller helårsbemanding dag og aften. Forvaltningen anbefaler sæsonbemanding, dvs. bemanding fra kl. 9-18.30 dagligt i perioden 1. marts til 31. oktober.

#### 5. Renovering af eksisterende toiletter

Forvaltningen har gennemgået forvaltningens toiletter med henblik på renoveringsbehov og foreslår at renovere ti toiletter i ældre bygninger i parker, strande og ved legepladser, som er i ringe stand. Disse toiletter opleves af borgerne som meget nedslidte og utiltalende, og der er på sigt fare for midlertidige eller længerevarende lukninger, hvis ikke de renoveres rettidigt. Der er brug for både udvendig og indvendig renovering i forhold til f.eks. tag, facade, maling og diverse installationer. Ved Budget 2024 planlægger forvaltningen at fremlægge en genopretningsplanen for bygninger og bygværker i de grønne arealer, hvor nogle af de nævnte toiletter med renoveringsbehov formentlig vil indgå.

<b>5. Renovering af eksisterende toiletter</b>		<b>Bydel</b>
Amager Strandvej 11 - Amager Strandpark	Udvendig og indvending renovering	Amager Øst
Degnestavnen 20 - Bemandet legeplads	Udvendig og indvending renovering	Bispebjerg
Engsvinget 46 - Utterslev Mose	Udvendig og indvending renovering	Brønshøj-Husum
Christianshavns Voldgade 36 - Bemandet legeplads	Udvendig og indvending renovering	Christianshavn
Stockholmsgade 26 - Øster Anlæg	Udvendig og indvending renovering	Indre By (inkl. Christianshavn)
Nyhavn 1F - Bemandet toilet	Indvending renovering	Indre By (inkl. Christianshavn)
Baldersgade 60 - Legeplads	Udvendig og indvending renovering	Nørrebro
Edel Sauntes Allé 9 - Fælledparken (ved soppesøen)	Udvendig og indvending renovering	Østerbro
Serridslevsvej 15 - Fælledparken	Udvendig og indvending renovering	Østerbro
Serridslevsvej 35 - Fælledparken	Udvendig og indvending renovering	Østerbro

## 6. Øget drift af stærkt benyttede toiletter

Forvaltningen har på baggrund af tilbagemeldinger fra Lokaludvalg og erfaringer fra forvaltningens egen drift, identificeret 14 toiletter, der er udsat for en hårdere brug end andre. Forvaltningen foreslår, at disse 14 toiletter tilføres midler til ekstra rengøring og mere vedligeholdelse for at højne serviceniveauet. Forvaltningens offentlige toiletter er en service, der kommer alle byens borgere og besøgende til gode. Nogle toiletter er dog særlig eksponeret, fordi de står i stærkt befærdede områder eller er udsat for øget og hårdere brug af bl.a. grupper af udsatte borgere og gæster fra fest- og nattelivet. Dette fører til, at de oftere end andre toiletter opleves som uhygiejniske og utiltalende, og at de hyppigere er midlertidigt lukket pga. uhensigtsmæssigt brug og hærværk. Ved denne indsats sørger kommunen for, at borgerne oplever rene og indbydende toiletter også på særligt eksponerede placeringer.

<b>6. Øget drift af stærkt benyttede toiletter</b>		<b>Bydel</b>
Islands Brygge 20A	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Amager Vest
Ørestads Boulevard 66	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Amager Vest
Sundbyvester Plads 2A	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Amager Øst
Torvegade 48	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Indre By (inkl. Christianshavn)
Borgergade 1F	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Indre By (inkl. Christianshavn)
Ved Stranden 18A	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Indre By (inkl. Christianshavn)
Halmtorvet 12	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave
Matthæusgade 8	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave
Sønder Boulevard 60B	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave
Enghave Plads 13B	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave

Ernst Kapers Vej 1	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave
Lyngbyvej 90	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Østerbro
Østerbrogade 244	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Østerbro
Melchiors Plads 8	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Østerbro

## 7. Udsatte borgers toiletbehov

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at videreudvikle indsatser ift. toiletter først og fremmest målrettet udsatte borgere. De mest udsatte borgere uden fast bopæl opholder sig ofte udendørs store dele af døgnet og har derfor i højere grad end andre borgere brug for tilstrækkelig toiletkapacitet særligt ved de lokationer i byen, de bruges som mere eller mindre faste mødesteder og opholdsrum.

Forvaltningen har enkelte toiletter målrettet udsatte borgere. Der er bl.a. opsat to særligt designede toiletter tiltænkt primært hjemløse og misbrugere i hhv. Folkets Park og i Den Brune Kødby/Onkel Dannys Plads. Toiletterne har flere udfordringer, bl.a. manglende frostsikring. På Anker Jørgensens Plads blev der i 2018 opsat en midlertidig toiletvogn målrettet udsatte borgere, indtil toilettet på Mozarts Plads er reetableret. Desuden er der i Hørдумsgade i 2021 etableret en toiletvogn som del af et nyt, permanent byrum for udsatte borgere. I 2015 blev der opsat et toiletskur Humlehaven, en mindre lommepark indrettet som opholdssted for udsatte borgere. Toilettet er uden tilslutning til vand og kloak og rengøres og vedligeholdes ikke udover højtrykspuling og sugning af spildevand ca. en gang om måneden.

Udover de nævnte placeringer, har Socialforvaltningen etableret andre toiletskure el.lign. målrettet udsatte borgere. Der er påbegyndt et tættere samarbejde med Socialforvaltningen om snitflader og ansvarsområder mht. driftsniveau, økonomi, placeringer mv. af toiletter målrettet socialt udsatte borgere

Forvaltningen vil vende tilbage til Teknik- og Miljøudvalget med orientering om de forslag til tiltag, der forventes at komme ud af et styrket samarbejde med Socialforvaltningen på dette område.

## Indsats 8. Bedre udnyttelse af eksisterende toiletter

Forvaltningen ønsker at øge udnyttelsesgraden af byens offentlige toiletter. Henvendelser fra borgere og lokaludvalg viser, at der er stor efterspørgsel efter offentlige toiletter, men samtidigt er ifølge Københavnermålingen antallet af borgerne, der har benyttet sig af et offentligt toilet i den sidste måned dalet fra 21% i 2020 til 13% i 2021. Til gengæld indikerer målingen, at borgerne forventer beskidte toiletterne, men i stigende grad oplever dem som rene, når de benytter dem. Der er derfor brug for at undersøge nærmere, hvorfor toiletterne ikke bruges af flere. Det kan fx handle om borgernes forventninger til toiletterne og manglende kendskab til de sidste års serviceløft på toiletterne, at der er blevet flere i antal og rengøres hyppigere. Det kan også være, at nogle oplever, at toiletterne er svært at få øje på i bybilledet eller noget helt tredje. Henvendelser fra borgere og Ældrerådet samt også Lokaludvalgenes høringssvar indikerer, at der mangler overordnet viden om, hvor de offentlige toiletter er.

Forvaltningen anbefaler en foranalyse, af hvorfor udnyttelsesgraden er forholdsvis lav. På baggrund af foranalysen vil forvaltningen udvikle målrettede løsninger, som tager hensyn til, at forskellige bydele adskiller sig markant fra hinanden, hvilket vil kalde på forskellige løsninger, afhængigt af om området fx besøges af mange turister eller primært benyttes af lokale københavnere.

## Bilag 2. Oversigt over priser

### 1. Øget toiletkapacitet og renere toiletter i nattelivet

Øget toiletkapacitet og renere toiletter i nattelivet		Bydel	Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Varig årlig drift (1.000 kr. - 2023 p/l)
Nørreport/Gothersgade	Nyt selvrensende toilet* med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir eller standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)	1.639	240
Borgergade 1F	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)	1.433	**
Gammeltorv 22F	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)	1.433	280
Israels Plads/Linnégade/Rømersgade	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet, mindre unisex toilet og pissoir	Indre By (inkl. Christianshavn)	1.433	280
10 toiletter	To natrengøringer i tidsrummet kl. 22-05 tre nætter om ugen, torsdag til søndag	Indre By (inkl. Christianshavn)		1.565
Toiletbil			408	
<b>I alt</b>			6.346	2.365

\*Den endelige placering af det selvrensende toilet er ikke afklaret, hvorfor det ikke den endelige placering

\*\*Der er allerede afsat driftsmidler til det nuværende toilet i Borgergade 1F.

Det selvrensende toilet skal opsættes på et af de fire nye store toiletter, og det er derfor kun brug for køb af fire toiletter i alt, dvs. tre store standardtoiletter og et stort selvrensende toilet.

### 2. Nye toiletplaceringer

Nye toiletplaceringer		Bydel	Service/anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Varig drift (1.000 kr. - 2023 p/l)
Lundehustorvet	Standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet og pissoir	Bispebjerg	1.353	280
Bodenhoffs Plads	Nyt standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet og mindre unisex toilet	Indre By (inkl. Christianshavn)	1.371	280

Fredens Park	Standardtoilet med handicapvenligt unisex toilet og mindre unisex toilet	Østerbro	1.371	280
Naturlegeplads Valbyparken	Toiletvogn med handicapvenligt unisex toilet	Valby	492	117
Toiletbil			408	
<b>I alt</b>			<b>4.995</b>	<b>957</b>

Realiseres indsats 1 med etablering af fire nye toiletter, kan det nuværende toilet fra Borgergade med et handicapvenligt unisex toilet og et pissoir opsættes på Lundehustorvet, og det mindre toilet fra Gammeltorv kan opsættes i Fredens Park ved Sortedamssøen. Dette vil give en mindreudgift på 2 mio.

### 3. Helårsåbning af eksisterende toiletter

De 10 mest benyttede toiletter øverst på listen.

Helårsåbning af eksisterende toiletter		Bydel	Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Varig drift (1.000 kr. - 2023 p/l)
Mosesvinget 1 - Utterslev Mose	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum	11	100
Stockholmsgade 62 - Østre Anlæg	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)	105	100
Nyhavn over for nr. 47 eller 24	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)	26.25	100
Langelinie 25 - ved Huitfeldtmonumentet	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)	31.5	100
Vigerslevvej 346 - Vigerslevparken	Frostsikring og helårsåbning	Valby	10.5	100
Tudsemindevej - Valby Strand	Frostsikring og helårsåbning	Valby	21	100
Ejderstedgade 3 - Enghaveparken	Frostsikring og helårsåbning	Vesterbro-Kgs. Enghave	21	100
P.H. Lings Allé 5 - Fælledparken Kiosk	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro	15.75	100
Øster Alle 1E - Fælledparken Sansehaven	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro	105	100
Strandpromenaden 30 Svanemølle Strandpark	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro	36.75	100
Amager Strandvej 11 - Søstjernen	Frostsikring og helårsåbning	Amager Øst	10.5	100
Bispebjerg Bakke 12 - Lersøparken	Frostsikring og helårsåbning	Bispebjerg	26.25	100

Engsvinget 46 - Utterslev Mose	Frostsikring og helårsåbning	Bispebjerg	10.5	100
Kagsmosen 31 - Utterslev Mose	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum	10.5	100
Kobbelvænget 15B - Vestvolden	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum	36.75	100
Hyrdevangen 1 - Brønshøjparken	Frostsikring og helårsåbning	Brønshøj-Husum	10.5	100
Langelinie 1	Frostsikring og helårsåbning	Indre By (inkl. Christianshavn)	52.5	100
Rødkildevej 15 - Rødkildeparken	Frostsikring og helårsåbning	Vanløse	26.25	100
Grøndals Parkvej 125 - Grøndalsparken	Frostsikring og helårsåbning	Vanløse	10.5	100
Serridsslevvej 15 - Fælledparken	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro	21	100
Rymarksvej 75B - Ryvangens Naturpark	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro	10.5	100
Edel Sauntes Allé 1 - Fælledparken skatepark	Frostsikring og helårsåbning	Østerbro	31.5	100
<b>I alt</b>			<b>546</b>	<b>2.200</b>

#### 4. Bemanning af et toilet

Bemanning af et toilet	Service (1.000 kr. - 2023 p/l)	Varig drift (1.000 kr. - 2023 p/l)
Renovering af toilettet på Langelinie 25 ved Huitfeldtmonument	796	
Sæsonbemanning		1.244
Sæsonbemanning dag og aften		1.501
Helårsbemanning		1.714
Helårsbemanning dag og aften		2.385

#### 5. Renovering af eksisterende toiletter

Renovering af eksisterende toiletter	Bydel	Anlæg (1000 kr. - 2023 p/l)	Varig drift (1000 kr. - 2023 p/l)
Amager Strandvej 11 - Amager Strandpark	Udvendig og indvendig renovering	Amager Øst	128.4

Degnestavnen 20 - Bemandet legeplads	Udvendig og indvendig renovering	Bispebjerg	267.5	
Engsvinget 46 - Utterslev Mose	Udvendig og indvendig renovering	Brønshøj-Husum	321	
Christianshavns Voldgade 36 - Bemandet legeplads	Udvendig og indvendig renovering	Inde By (inkl. Christianshavn)	101.65	
Stockholmsgade 26 - Øster Anlæg	Udvendig og indvendig renovering	Indre By (inkl. Christianshavn)	668.75	
Nyhavn 1F - Bemandet toilet	Indvendig renovering	Indre By (inkl. Christianshavn)	1.070	
Baldersgade 60 - Legeplads	Udvendig og indvendig renovering	Nørrebro	235.4	
Edel Saantes Allé 9 - Fælledparken (ved soppesøen)	Udvendig og indvendig renovering	Østerbro	749	
Serridslevsvej 15 - Fælledparken	Udvendig og indvendig renovering	Østerbro	385.2	
Serridslevsvej 35 - Fælledparken	Udvendig og indvendig renovering	Østerbro	470.8	
<b>I alt</b>			<b>4.398</b>	<b>0</b>

## 6. Øget drift af stærkt benyttede toiletter

Toiletterne er opført i prioriteret rækkefølge.

<b>Øget drift af stærkt benyttede toiletter</b>		<b>Bydel</b>	<b>Service/ Anlæg (1000 kr. - 2023 p/l)</b>	<b>Varig drift (1000 kr. - 2023 p/l)</b>
Halmtorvet 12	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave		170
Torvegade 48	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Indre By (inkl. Christianshavn)		73
Islands Brygge 20A	Øget rengøring og vedligeholdelse	Amager Vest		122
Ved Stranden 18A	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Indre By (inkl. Christianshavn)		73
Ernst Kapers Vej 1	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave		73
L yngbyvej 90	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Østerbro		73
Østerbrogade 244	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Østerbro		122
Borgergade 1F	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Indre By (inkl. Christianshavn)		57
Sundbyvester Plads 2A	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Amager Øst		73



Matthæusgade 8	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave		73
Ørestads Boulevard 66	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Amager Vest		73
Sønder Boulevard 60B	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave		73
Enghave Plads 13B	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Vesterbro-Kgs. Enghave		170
Melchiors Plads 8	Øget rengøringsfrekvens og vedligeholdelse	Østerbro		73
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>1.298</b>

## TM249 Toilet til borgere med omfattende bevægelseshandicap



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på et handicaptollet målrettet borgerne med omfattende bevægelseshandicap til Budget 2023.

### Indhold

Aarhus Kommune afprøver siden juni 2022 Danmarks første særligt tilpassede handicaptollet, såkaldt Spaces-handicaptollet. Med dette budgetnotat etableres en ny type handicaptollet forbeholdt borgerne med så omfattende bevægelseshandicap, at kommunens øvrige handicapvenlige toiletter ikke imødekommer deres behov. Toilettet skal have funktioner som det nye handicaptollet i Århus Kommune.

Den nye type handicaptollet er større end andre handicapvenlige toiletter og beregnet til at bruge med en hjælper. Det indeholder loftlift, højdejusterbart toilet og håndvask, et bruse-/plejeområde i voksenstørrelse samt et bruseområde.

Adgang til toilettet kan foregå via en app, som Danske Handicaporganisationer visiterer borgere til. Dette sker på lignende vis som visitation til handicapparkeringskort hhv. ledsagerkort, som Danske Handicaporganisationer ligeledes administrerer. Der er også mulighed for at give institutioner med borgere i målgruppen og udenlandske borgere med omfattende handicap adgang til handicaptollet med en såkaldt Euro-Schlüssel.

Både adgang til, indretning og den konkrete placering af handicaptollet skal besluttes under inddragelse af Handicaprådet og andre relevante handicaporganisationer. Toilettets konkrete placering skal også afklares nærmere med hensyn til tilslutningsmuligheder, pladsforhold og eventuel nedlæggelse af parkeringspladser. Evt. konsekvenser for træer og bilparkeringspladser kendes først, når der er besluttet en konkret placering.

Teknik- og Miljøudvalget vil i første kvartal 2023 blive forelagt indstilling om den konkrete placering af toilettet samt frigivelse af de resterende anlægsmidler. For at sikre, at forslaget er fuldt finansieret, afsættes der mindreindtægter fsva. nedlæggelse af fire parkeringspladser i rød zone i en pulje under økonomiudvalget, som søges udmøntet i forbindelse med indstillingen, når de konkrete konsekvenser for bilparkeringspladser kendes. Såfremt placeringen kræver, at der fældes træer, vil dette også fremgå af indstillingen.

Der afsættes midler til evaluering, da der ikke foreligger erfaringer med denne type handicaptollet i Danmark. Resultater af evalueringen forelægges udvalget i forår 2025.

Initiativet kan ikke skaleres.



## Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,1 mio. kr. i perioden 2023-2025. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2023 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til renhold, graffiti afrensning, vedligehold, el og vand. Initiativet forventes ibrugtaget december 2023.

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

**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>Handicaptoliet</i>						
- Anlæg	Anlæg	2.011				2.011
- Evaluering	Anlæg		50	50		100
- Afledt drift og vedligehold	Service	12	134	134	134	414
-Reduktion af parkeringsindtægter	Service	164	164	164	164	656
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-164	-164	-164	-164	-656
<b>I alt</b>		<b>2.023</b>	<b>184</b>	<b>184</b>	<b>134</b>	<b>2.525</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter i forhold til kloak og forsyningsmuligheder.

Etablering af den nye type handicaptoliet forudsætter indhentning af evt. tilladelser og dispensationer, fx ift. fredningsforhold. Ved valg af placeringen i byen skal der tages højde for, at placeringen er stor nok til selve toilettet, let tilgængelig med bil samt forsynet med en handicapparkeringsplads. Desuden skal placeringen være attraktiv for målgruppen ved fx at muliggøre let adgang til kultur- eller naturoplevelser.

## Bevillingstekniske oplysninger

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

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Køb, opsætning og tilslutning af toilet	TMU	2000	1.911					
- Intern bygherreorganisation	TMU	2000	100					100*
-Evaluering	TMU	2000		50	50		100	100*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>2.011</b>	<b>50</b>	<b>50</b>		<b>2.111</b>	<b>200*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Afledt drift og vedligehold	TMU	1000	12	134	134	134	414	



<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>12</b>	<b>134</b>	<b>134</b>	<b>134</b>	<b>414</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>								
Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	164	164	164	164	656	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>			<b>164</b>	<b>164</b>	<b>164</b>	<b>164</b>	<b>656</b>	
<i>Finansposter</i>								
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-164	-164	-164	-164	-656	
<b>Finansposter i alt</b>			<b>-164</b>	<b>-164</b>	<b>-164</b>	<b>-164</b>	<b>-656</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

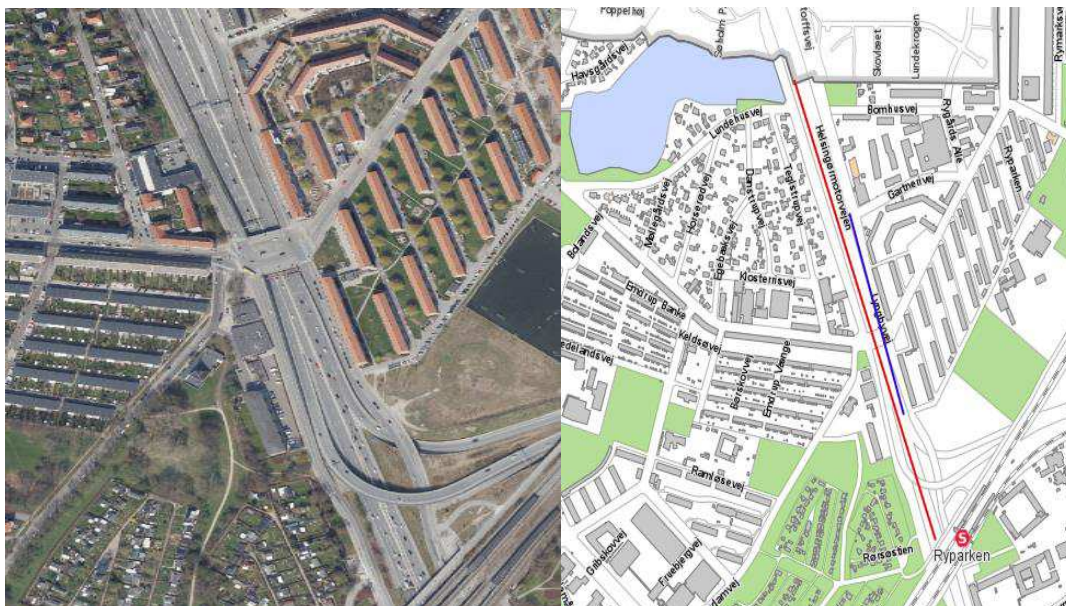
#### Høring

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.

## TM76 Foranalyse om overdækning af Helsingørmotorvejen



Rød streg: Overdækning af hele strækningen i Københavns Kommune  
Blå streg: Overdækning af delstrækning

### Baggrund

I forbindelse med Overførselssagen 2021-2022 afgav forligsparterne en hensigtserklæring om at drøfte igangsættelse af en foranalyse om overdækning af Helsingørmotorvejen i forbindelse med Budget 2023.

### Indhold

Nærværende budgetnotat omhandler overdækning af Helsingørmotorvejen med det overordnede formål at binde området sammen og samtidig have en støjdempende effekt.

### Foranalyse af overdækning Helsingørmotorvejen (1,4 mio. kr. i anlæg)

Der udarbejdes en foranalyse med fire løsningsforslag, der vurderer og afdækker mulighederne for at overdække Helsingørmotorvejen på hele strækningen eller på en delstrækning i Københavns Kommune.

Der vil blive afholdt et politisk temamøde i forbindelse med forelæggelsen af foranalysens resultater medio 2024. Derudover inddrages Bispebjerg Lokaludvalg. Mere omfattende borgerdialog indgår ikke i dette budgetnotat, men forventes indarbejdet i den eventuelle tekniske analyse, som der kan bestilles budgetnotat på til senere budgetforhandlinger.

Følgende løsningsforslag for overdækning af Helsingørmotorvejen undersøges:

- Fuld overdækning på hele strækningen fra Ryparken St. til kommunegrænsen (ca. 900 meter)
- Delvis overdækning på hele strækningen fra Ryparken St. til kommunegrænsen (ca. 900 meter)
- Fuld overdækning af delstrækning på begge sider af motorvejsbroen (Emdrupsvej) (ca. 400 meter)
- Delvis overdækning af delstrækning på begge sider af motorvejsbroen (Emdrupsvej) (ca. 400 meter)



Anlægsprojektet for en overdækning af motorvejen uden bebyggelse estimeres til at koste mellem 1,5-2,5 mia. kr. for en overdækning. Dette er baseret på en pris på 30.000 kr. pr. m<sup>2</sup> for en fuld overdækning. Dertil skal lægges ca. 200 mio. kr. for installationer, 500 mio. kr. til uforudsete omkostninger samt omkostninger til risikotillæg, rådgiverydelser og interne udgifter. I dette anlægsoverslag er der ikke indregnet omkostninger til trafikafvikling under anlægsprojektet eller et grønt byrum. Såfremt der skal anlægges en konstruktion med bebyggelse, må det formodes at koste op til flere mia. kr. ekstra. Der tages forbehold for, at det ikke er undersøgt i dybden, hvorfor det er et groft estimat.

Foranalysen vil belyse nedenstående emner, jf. drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget den 31. januar 2022.

**Tabel 1. Liste over indhold i foranalysen**

Interessenter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analysen skal kortlægge og klarlægge ejer- og interessentmæssige forhold. Vejdirektorat vil som ejer af motorvejen blive involveret.</li> </ul>
Plan, - jura- og myndighedsforhold	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analysen skal afdække planforhold.</li> <li>• Analysen skal afdække juridiske forhold og eksisterende lokalplanlægning, samt evt. behov for supplerende planlægning.</li> <li>• Analysen skal afdække Gentofte Kommunes interesse i overdækning.</li> <li>• Henvendelse til Hvidovre Kommune ift. erfaringer og fælles henvendelse til staten.</li> </ul>
Konstruktionsformer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analysen skal undersøge mulige konstruktionsformer, hvor der kan opføres bebyggelse og et parkér og rejs-anlæg.</li> <li>• Analysen skal undersøge mulige konstruktionsformer med et grønt byrum på overdækningen, hvor der integreres idrætsfaciliter og klimatilpasningsløsning.</li> <li>• Der skal undersøges mulige konstruktionsformer, hvor et system med alternative energikilder kan indgå.</li> <li>• Analysen skal undersøge sikkerhedsmæssige krav og bindinger, der skal opfyldes.</li> </ul>
Økonomi og finansiering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der skal foretages en indledende afdækning af finansieringsmulighederne, herunder mulighed for Offentlig Privat Partnerskab (OPP) og statslige tilskud.</li> <li>• Indledende beregninger af den samlede business case for overdækningen, herunder afklaring af mulige finansieringsmodeller og samfundsøkonomiske gevinster.</li> <li>• Anlægsoverslag inkl. eventuelle arealerhvervelser. Anlægsoverslaget vil være behæftet med store forbehold.</li> </ul>
Trafikale forhold	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der skal foretages en screening af mulige gang- og cykelforbindelser og trafikafvikling ved etablering af et parkér og rejs-anlæg.</li> </ul>
Miljø	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der skal foretages en analyse og vurdering af reduktionspotentialer af støj både i de områder, der er berørt samt følgekonskvenser i andre områder.</li> <li>• Der skal undersøges for luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledning, herunder om det kan suges væk i overdækningen.</li> </ul>

Foranalysen forelægges for Teknik- og Miljøudvalget august 2024. Forinden vil Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2023 få forelagt en orienteringssag med status på foranalysen.



På baggrund af foranalysen kan der træffes politisk beslutning om at igangsætte en teknisk analyse af udvalgte løsningsforslag. Der vil i så fald skulle bestilles et budgetnotat herpå til forhandlingerne om Budget 2025.

## Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i perioden 2023-2024. Af de 1,3 mio. kr. er 0,5 mio. kr. til intern bygherreorganisation. Dette skyldes en omfattende koordinering med Økonomiforvaltningen samt med eksterne aktører såsom Vejdirektoratet. Der indgår ikke midler til den videre proces og det konkrete anlæg i dette budgetnotat.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år

**Tabel 2. 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	900	430			1.330
<b>I alt</b>		<b>900</b>	<b>430</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.330</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at arbejdet med foranalysen vil være relativt ukompliceret, og at der ikke er risici forbundet hermed. Dog er tidsplanen for koordineringen mellem parter og interessenter, den politiske behandling samt afdækning af finansieringsmuligheder forbundet med usikkerhed.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Projektering	2000	550	250			800	800*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	350	180			530	530*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>900</b>	<b>430</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.330</b>	<b>1.330*</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM250 Hensigtserklæring om vejgenopretningsprojekter i sammenhæng med øvrige initiativer i byen



### Baggrund

Der er politisk bestilt en hensigtserklæring, som vedrører vejgenopretning i sammenhæng med øvrige initiativer i byen.

### Indhold

Ved vejgenopretning tages udgangspunkt i genopretningsprogrammet "Et løft til vejene", som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 27. september 2007. Programmet er sidenhen revideret og forlænget af flere omgange, senest af Teknik- og Miljøudvalget den 18. juni 2020 (Et løft til vejene - plan for genopretning af infrastruktur i København 2020-2029).

Teknik- og Miljøforvaltningen har som følge af genopretningsprogrammet mandat til at genoprette 1:1 med det formål at vedligeholde kommunens infrastruktur. Genopretning udover 1:1 kræver en BR-beslutning, og det vil typisk også kræve yderligere finansiering, som kan tildeles ved budgetforhandlingerne enten til enkelte vejstrækninger eller som en pulje.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 20. juni 2022, "at Teknik- og Miljøudvalget på et senere møde skal drøfte, hvordan vejgenopretning i fremtiden kan udføres, så genopretningen samtænkes med de øvrige initiativer i byen, blandt andet biodiversitet, grønne bylivsgader, ladeinfrastrukturhandlingsplan, lokale ønsker, samt øget fokus på byens historie og kultur. Herunder hvad dette vil kræve i forhold til tidligere politiske beslutninger."

Med det formål skabe mulighed for at indarbejde byrumsforbedringer, trafiksikkerhedstiltag og begrønning sammen med vejgenopretningen fremlægges hermed en hensigtserklæring, som muliggør dette.

#### *Forslag til hensigtserklæring:*

"Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod forhandlingerne om Budget 2024 skal afdække, hvordan vejgenopretningen kan tilrettelægges således, at genopretningsprojekter kan indeholde byrumsforbedringer, trafiksikkerhedstiltag, tilgængelighed, biodiversitet, begrønning mv. Teknik- og Miljøforvaltningen skal ligeledes vurdere konsekvenserne for den nuværende plan for genopretning af infrastruktur frem mod 2029, samt de økonomiske konsekvenser heraf. Endvidere skal forvaltningen vurdere behovet for yderligere midler, hvis de nævnte initiativer skal indgå i vejgenopretningen".



## TM271 Hensigtserklæring vedr. bygge- og bofællesskaber



### Baggrund

Der er blevet bestilt en hensigtserklæring vedr. bygge- og bofællesskaber, herunder seniorbofællesskaber i Københavns Kommune.

### Indhold

Der er en stigende interesse for bygge- og bofællesskaber, som er eksempler på nye måder at bygge og bo sammen på, hvor fællesskabet og beboerinddragelsen spiller en central rolle. Teknik- og Miljøudvalget har vedtaget et mål om at give prækvalifikation/tilsagn om økonomisk støtte til fire almene bofællesskaber årligt, herunder seniorbofællesskaber (TMU 3. juni 2019).

Det er muligt at gennemføre en mere proaktiv indsats, som kan bidrage til opstart og virkeliggørelse af flere bygge- og bofællesskaber. Det kan fx ske ved at etablere et sekretariat efter inspiration fra Roskilde Kommune, som kan vejlede interesserede borgergrupper, afholde informations- og netværksmøder og bistå med afklaring af de planmæssige rammer og krav for relevante områder og boformer mv.

*Forslag til hensigtserklæring:*

*" Parterne er enige om at styrke rammerne i Københavns Kommune for at sikre flere bygge- og bofællesskaber, herunder seniorbofællesskaber."*

## TM272 Hensigtserklæring vedr. genbrug og genanvendelse af eksisterende bygninger



Silo i Nordhavn, der er blevet genbrugt i stedet for at blive revet ned.

### Baggrund

Der er bestilt en hensigtserklæring til Budget 2023 om genbrug og genanvendelse af eksisterende bygninger.

### Indhold

Bygge- og anlægsaffald udgør ca. 1/3 af de samlede affaldsmængder i Københavns Kommune, ligesom der er et betydeligt spild af byggematerialer på byggepladserne, når der bygges nyt. Størstedelen af dette affald bliver anvendt til nyttiggørelse i fx vejprojekter, mens kun en mindre del bliver genbrugt eller genanvendt. Der er et stort potentiale i at reducere affaldsmængderne, materialeforbrug samt udledningen af CO<sub>2</sub> ved at øge genbrug og genanvendelsen i branchen. Det kan bl.a. ske ved at benyttelsen af bygninger bliver nytænkt, og eksisterende bygninger bliver brugt som udgangspunkt for nye bygninger og ikke revet ned for at gøre plads til nybyg.

Lovgivningen begrænser i dag Københavns Kommune muligheder for at stille krav til bygningsbevaring ud fra et ressource- og CO<sub>2</sub>-besparende hensyn samt krav til genbrug og genanvendelse af byggeaffald. Kommunen har dog en række andre muligheder for fremme udviklingen mod mere genbrug og genanvendelse i byggeriet, herunder bl.a. i egne og støttede byggerier samt via dialog, samarbejde og partnerskaber med byggebranchens aktører.

### **Forslag til hensigtserklæring:**

”Parterne er enige om, at eksisterende bygninger i langt større omfang skal genbruges eller transformeres fremfor at der rives ned og bygges nyt, og at materialer fra renoveringer og uundgåelige nedrivninger i langt højere grad skal genbruges og genanvendes frem for at blive til affald. Parterne er enige om, at det både gælder kommunens egne bygninger, men også det private byggeri, og dermed bliver udarbejdelse af kommuneplan, kommuneplantillæg, lokalplaner, den næste ressource- og affaldsplan samt samarbejde med branchens aktører vigtige værktøjer. Finansiering henvises til kommende budgetforhandlinger, og arbejdet forankres i et samarbejde mellem Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget og indtænkes i den næste klimaplan”.

## TM240 Lokalt klimatopmøde i Københavns bydele



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 på afholdelse af lokale klimatopmøder i Københavns bydele.

Borgerrepræsentationen vedtog i den 23. september 2021 pejlemærker for Klimaplan 2035. En af pejlemærkerne er at halvere CO<sub>2</sub>-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035. Udarbejdelsen af Klimaplan 2035 med fokus på dette pejlemærke, er endnu ikke finansieret og arbejdet er derfor ikke igangsat. Det tager to år at udarbejde planen.

### Indhold

FN har udviklet formatet klimatopmøder til at fremme forpligtende målsætninger og handling rundt om en kollektiv fx forbrugerbaseret emission. Her er samarbejde, forpligtelse, fælles data og målemetoder og partnerskaber et afgørende værktøj. Klimatopmøderne kan som koncept bruges som ramme for at skabe en fælles forpligtigelse i forhold til at reducere den forbrugerrelaterede emission i Københavns bydele.

Som et led i en flerårig strategi mod at reducere den forbrugerbaserede emission kan Københavns Kommune afholde klimatopmøder i Københavns bydele. Formålet med klimatopmøderne er at få etableret et forpligtigende partnerskab i bydelene mellem lokaludvalg, miljøpunkter, civilsamfund, boligforeninger, skoler, institutioner, virksomheder og borgerne i de enkelte bydele om 50 % reduktion af den forbrugerrelaterede emission.

Der er ikke på nuværende tidspunkt udarbejdet en metode til beregning af CO<sub>2</sub>-reduktion i forbindelse med forbrug. Dette er en del af den kommende klimaplan 2035. Det kan derfor ikke estimeres, hvad budgetnotatet vil give af CO<sub>2</sub>-reduktioner.

Kvaliteten og indholdet på klimatopmøderne afhænger af arbejdet med det forbrugsbaserede i *TM26 Reduktion af forbrugsrelaterede udledninger i 2035*.

I dette budgetnotat beskrives tre gensidigt udelukkende scenarier for afholdelse af klimatopmøde i enten én, tre eller alle ti bydele i København.



### **Scenarie 1: Klimatopmøde i én af Københavns bydele (1,3 mio. kr. i 2023 og 1,3 mio. kr. i 2024)**

Der gennemføres et klimatopmøde i 2023 i en udvalgt bydel. I 2024 afholdes et opfølgende klimatopmøde. Her evalueres det samtidig om klimatopmøde som format skal indgå i den kommende Klimaplan 2035.

Arbejdsprocessen er:

1. Der udvælges en aktørkreds i bydelen, som skal deltage i klimatopmødet (fx lokaludvalg, miljøpunkter, civilsamfund, boligforeninger, skoler, institutioner, virksomheder og borgerne)
2. Repræsentanter fra aktørkredsen mødes forud for topmødet og udformer et fælles "charter, som de tilslutter sig". Charteret kan indeholde målsætninger, konkrete aktiviteter, samarbejder, kampagner mv.
3. Deltagerne på klimatopmødet vedtager en handlingsplan med konkrete aktiviteter, kampagner og kommunikationsindsatser, der skal bidrage til at reducere den forbrugerrettede emission i bydel. Første klimatopmøde afholdes i 2023.
4. Et implementeringsteam nedsættes fra aktørkredsen og Københavns Kommune. De skal sammen understøtte implementering og fremdrift af de valgte initiativer.
5. Aktørkredsen samles igen i 2024 i et mindre Klimatopmøde, for at gøre status over, hvor langt de hver især er nået i forhold til handlingsplanen og målsætningerne. Målsætningerne og handleplan revideres ud fra ny viden og der kan igangsættes nye initiativer. Klimatopmøderne kan med fordel afholdes over en årrække indtil målsætningen er opnået.

For at kunne udarbejde et charter, skal der indledningsvis etableres en baseline for bydelens forbrugsudledninger. Datagrundlag for beregning af forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledning, er svært tilgængeligt på bydelsniveau. Charteret vil evt. blive udarbejdet omkring andre typer af målbare indikatorer.

### **Scenarie 2: Klimatopmøde i tre af Københavns bydele (2,8 mio. kr. i 2023 og 2,8 mio. kr. i 2024)**

Der gennemføres et klimatopmøde i 2023 i tre udvalgte bydele. I 2024 afholdes opfølgende klimatopmøder. Her evalueres det samtidig om klimatopmøde som format skal indgå i den kommende Klimaplan 2035.

Arbejdsprocessen er den samme som ved scenarie 1, dog gentages alle aktiviteter i hver af de tre udvalgte bydele.

Udfordringen omkring etableringen af en baseline for bydelenes forbrugsudledninger er den samme her som for Scenarie 1. Andre målbare indikatorer identificeret for en bydel vil dog med stor sandsynligvis også kunne bruges som indikatorer i de andre bydele.

### **Scenarie 3: Klimatopmøde i alle Københavns ti bydele (6 mio. kr. i 2023 og 6 mio. kr. i 2024)**

Der gennemføres et klimatopmøde i 2023 i alle Københavns 10 bydele. I 2024 afholdes opfølgende klimatopmøder. Her evalueres det samtidig om klimatopmøde som format skal indgå i den kommende Klimaplan 2035.

Arbejdsprocessen er den samme som ved Scenarie 1, hvor alle aktiviteter skal afvikles i samtlige af Københavns bydele.



I dette scenarie forventes samme udfordring ved etableringen af en baseline for bydelenes forbrugsudledninger, som er gældende for Scenarie 1. Det forventes også i dette scenarie at eventuelle andre indikatorer identificeret i bydele kan bruges i de resterende bydele.

## Økonomi

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på 1,3 mio. kr. i 2023, 1,3 mio. kr. i 2024.

**Scenarie 1 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
Projektleder	Service	681	681			1.362
- Konsulentydelse, rekruttering af nøgleaktører og afvikling	Service	500	500			1.000
- Analyser til udarbejdelse af charter	Service	100	100			200
<b>Scenarie 1 i alt</b>		<b>1.281</b>	<b>1.281</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.562</b>

Scenarie 2 har estimerede serviceudgifter på 2,8 mio. kr. i 2023, 2,8 mio. kr. i 2024.

**Scenarie 2 Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
- Projektleder	Service	1.021	1.021			2.042
- Konsulentydelse, rekruttering af nøgleaktører og afvikling	Service	1.500	1.500			3.000
- Analyse til udarbejdelse af charter	Service	300	300			600
<b>Scenarie 2 i alt</b>		<b>2.821</b>	<b>2.821</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.642</b>

Scenarie 3 har estimerede serviceudgifter på 6,0 mio. kr. i 2023 og 6,0 mio. kr. i 2024.

**Scenarie 3 Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
- Projektleder	Service	2.042	2.042			4.084
- Konsulentydelse, rekruttering	Service	3.000	3.000			6.000
- Analyse til udarbejdelse af charter	Service	1.000	1.000			2.000
<b>Scenarie 3 i alt</b>		<b>6.042</b>	<b>6.042</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12.084</b>

## Risikovurdering

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



## Bevillingstekniske oplysninger

### Scenarie 1 Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Projektleder, klimatopmøde	TMU	1000 Ordinær drift	681	681			1.362
- Konsulentydelse, rekruttering og afvikling	TMU	1000 Ordinær drift	500	500			1.000
- Analyser til udarbejdelse af charter	TMU	1000 Ordinær drift	100	100			200
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.281</b>	<b>1.281</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.562</b>

### Scenarie 2 Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Projektleder, klimatopmøde	TMU	1000 Ordinær drift	1.021	1.021			2.042
- Konsulentydelse, rekruttering og afvikling	TMU	1000 Ordinær drift	1.500	1.500			3.000
- Analyser til udarbejdelse af charter	TMU	1000 Ordinær drift	300	300			600
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>2.821</b>	<b>2.821</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.642</b>

### Scenarie 3 Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Projektleder, klimatopmøde	TMU	1000 Ordinær drift	2.041	2.042			4.084
- Konsulentydelse, rekruttering og afvikling	TMU	1000 Ordinær drift	3.000	3.000			6.000
- Analyser til udarbejdelse af charter	TMU	1000 Ordinær drift	1.000	1.000			2.000
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>6.042</b>	<b>6.042</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12.084</b>



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### 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.



## KF029 Kunstgræsbaner i Hekla Park (anlægsbevilling)

### Baggrund

Ved Budget 2022 blev der afsat en screeningsbevilling til at afdække lokale ønsker og behov for at udvikle kapaciteten i Hekla Park med mindst to nye 11-mands kunstgræsbaner. Kultur- og Fritidsudvalget besluttede den 21. juni 2022, at der skal arbejdes videre med to scenarier; et om én yderligere kunstgræsbane og et om en omdannelse af det fulde græsareal til kunstgræs.

### Indhold

Forslaget indeholder en anlægsbevilling til to scenarier for antallet af kunstgræsbaner i Hekla Park med tilhørende tre muligheder for type af infill til kunstgræsbanerne.

I Hekla Park er der i dag en 11-mands kunstgræsbane med infill af gummigranulat samt et større græsareal, som kan opstreges i forskellige opsætninger. Hertil kommer en 11-mands græsbane i umiddelbar nærhed til anlægget, der kun kan benyttes af de voksne målgrupper, da det er afskåret af en trafikeret vej. Derudover har BK Hekla et mindre klubhus og omklædningsfaciliteter på anlægget. BK Hekla har ca. 900 medlemmer, hvoraf ca. 700 er under 18 år. Det vurderes, at den eksisterende kunstgræsbane imødekommer foreningens behov ift. de højere rækker, og at ny kunstgræs derfor godt kan være med alternativ infill eller non-infill.

Foruden den generelle medlemstilgang arbejder foreningen med særlige indsatser for at fastholde de unge over 14 år, hvilket vil betyde flere 11-mands hold og dermed behov for flere 11-mandsbaner. Med udbygningen af Fælledby vil foreningen desuden få et større opland, hvilket må forventes at medføre større medlemstilgang med kapacitetsbehov til følge.

Der er fordele og ulemper forbundet med de forskellige kunstgræstyper. Infill af gummigranulat har de bedste spillemæssige egenskaber, men har en relativt høj miljøbelastning, alternativ infill har gode spillemæssige egenskaber om sommeren, men er vanskelig at vedligeholde om vinteren, mens non-infill har de mindst gode spillemæssige egenskaber, men mindst miljøbelastning. Placeringen i et fredet område kan tale for en løsning med non-infill.

Type af kunstgræs	Én kunstgræsbane:	Fuldt kunstgræsareal:
	24,6 mio. kr. på anlæg 0,6 mio. kr. årligt på drift	74,6 mio. kr. på anlæg 1,8 mio. kr. årligt på drift
<b>Non-infill</b>	Scenarie 1a	Scenarie 2a
<b>Alternativ infill</b>	Scenarie 1b	Scenarie 2b
<b>Infill af gummigranulat</b>	Scenarie 1c	Scenarie 2c

Udgifter til anlæg og drift er de samme uafhængigt af valg af kunstgræstype. Der er relativt høje anlægsomkostninger forbundet med etablering af kunstgræs i området, hvilket skyldes at området er en tidligere losseplads, og bortskaffelse af uren jord samt behov for cementstabilisering udgør væsentlige stedsspecifikke omkostninger.





Kort 1. Illustration af scenarier for antal af nye baner

### Scenarie 1 - enkelt 11-mandsbane

Dette scenarie omfatter én yderligere 11-mandsbane, der placeres i umiddelbar nærhed til foreningens klubhus. Løsningen vil efterlade et større græsareal, hvor der fortsat kan opstreges græsbaner.

Dette scenarie kan etableres med enten non-infill, infill af gummigranulat eller alternativ infill. Der skal tages stilling til dette for at give anlægsbevilling til scenariet.

### Scenarie 2 - konvertering af det fulde areal til kunstgræs

Dette scenarie indbefatter konvertering af det fulde areal, hvormed der opnås et stort sammenhængende område af kunstgræs. En sådan løsning giver større fleksibilitet i disponering af arealet, da kunstgræsset kan opstreges løbende og disponeres til skiftende behov for banestørrelser. Desuden giver muligheden for omplacering af baner en mere ensartet slitage på underlaget, hvilket forøger græstæppets levetid.

Der er ikke erfaringer med denne type opstregningsløsning i Københavns Kommune og den indebærer derfor en risiko for fx mangelfuld opstregning som følge af den daglige drift.

Dette scenarie kan ligeledes etableres med enten non-infill, infill af gummigranulat eller alternativ infill. Der skal tages stilling til dette for at give anlægsbevilling til scenariet.

Arealets omfang og muligheden for fleksibel benyttelse vil betyde en væsentlig kapacitetsforøgelse, der i højere grad vil kunne bidrage til en fremtidssikring af kapacitetsbehovet i forbindelse med byudviklingen i området. Der er desuden tale om en innovativ løsning, hvor erfaringerne vil kunne bruges til etablering af tilsvarende løsninger på andre af byens idrætsanlæg.

I dag er BK Hekla den eneste forening, der benytter sig af idrætsparken. Da scenariet vil medføre en væsentlig kapacitetsforøgelse, må det forventes, at også andre foreninger vil benytte sig af idrætsparken. I en anlægsfase kan der i dialog med lokale foreninger fx undersøges mulighed og konsekvenser ved at indpasse en bane til amerikansk fodbold, hvilket vurderes teknisk muligt, men vil fortrænge kapaciteten til fodbold. Afsættes der midler til scenariet vil forvaltningen i dialog med lokale foreninger afklare behovet for

understøttende faciliteter (klubhus, ophold mv.) med henblik på senere finansiering af en sådan løsning.

#### Drift

For begge scenarier gælder det, at der skal afsættes midler til indkøb af driftsmateriel og opbevaring heraf.

### Økonomi

Forslaget indeholder en anlægsbevilling til to scenarier for antallet af kunstgræsbaner i Hekla Park med tilhørende tre muligheder for type af infill til kunstgræsbanerne.

Scenarie 1 indeholder en samlet anlægsbevilling på 24,6 mio. kr. i perioden 2023-2025 til etablering af en 11-mands kunstgræsbane i Hekla Park. Derudover afsættes der 0,4 mio. kr. på service i 2025 til drift og 0,6 mio. kr. på service fra 2026 og frem til drift.

Scenarie 2 indeholder en samlet anlægsbevilling på 74,6 mio. kr. i perioden 2023-2025 til en konvertering af det samlede areal i Hekla Park til kunstgræs. Derudover afsættes 1,2 mio. kr. på service i 2025 til drift og 1,8 mio. kr. på service fra 2026 og frem til drift.

**Tabel 1 - Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder (scenarie 1)**

Aktiviteter i forslaget 1.000 kr., 2023 p/l	Styrings- område	2023	2024	2025	2026*	I alt
Én kunstgræsbane	Anlæg	2.310	14.640	7.650		24.600
Afledt drift (varigt)	Service			400	600	1.000
<b>Udgifter i alt (netto)</b>		<b>2.310</b>	<b>14.640</b>	<b>8.050</b>	<b>600</b>	<b>25.600</b>

\*Midlerne ønskes afsat varigt

**Tabel 2 - Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder (scenarie 2)**

Aktiviteter i forslaget 1.000 kr., 2023 p/l	Styrings- område	2023	2024	2025	2026*	I alt
Fuldt kunstgræsareal	Anlæg	6.720	37.400	30.480		74.600
Afledt drift (varigt)	Service			1.232	1.847	3.079
<b>Udgifter i alt (netto)</b>		<b>6.720</b>	<b>37.400</b>	<b>31.712</b>	<b>1.847</b>	<b>77.679</b>

\*Midlerne ønskes afsat varigt

### Risikovurdering og proces

Hekla Park ligger i et fredet område, og etableringen af kunstgræsbaner forudsætter dispensation fra fredningen. Derudover er det en forudsætning, at Fredningsmyndigheden giver lov til at hæve terrænet, da nye baner skal etableres ovenpå en tidligere losseplads. Bortskaffelse af uren jord samt behov for cementstabilisering betyder, at banerne vil være forbundet med relativt høje anlægsomkostninger. Kunstgræsbaner forudsætter desuden, at der opnås en VVM-godkendelse. Såfremt der stilles krav om VVM-redegørelse, vil der være en forlænget myndighedsproces.

Disse forudsætninger indebærer samlet set relativt høj risiko for både projektets tidsplan og økonomi sammenlignet med andre kunstgræsprojekter.

Hvis der afsættes anlægsmidler i Budget 2023, forventes de nye baner at kunne ibrugtages i 2025.

## Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Øvrige anlægsprojekter (scenarie 1)

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
Projektering	TMU	2000	1.300	1.300	500		3.100	*
Udførelse	TMU	2000		12.300	5.300		17.600	*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	1.000	1.000	600		2.600	*
Byggehonorar, KFF	KFU	2060	10	40	20		70	*
Indkøb af driftsmateriel	KFU	2060			900		900	*
Etablering af depotskur	TMU	2000			200		200	*
Inventar	KFU	2060			130		130	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>2.310</b>	<b>14.640</b>	<b>7.650</b>		<b>24.600</b>	
Vedligehold	ØU	1171			66	100	166	*
Afledt drift	KFU	1060			334	500	834	*
<b>Afledte serviceudgifter i alt*</b>					<b>400</b>	<b>600</b>	<b>1.000</b>	

\* Der skal afsættes 600 t. kr. i drift og vedligehold varigt fra 2026.

Tabel 3 - Øvrige anlægsprojekter (scenarie 2)

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
Projektering	TMU	2000	2.700	2.700	1.500		6.900	*
Udførelse	TMU	2000		31.500	25.100		56.600	*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	4.000	3.100	2.100		9.200	*
Byggehonorar, KFF	KFU	2060	20	100	80		200	*
Indkøb af Driftsmateriel	KFU	2060			950		950	*
Etablering af depotskur	TMU	2000			500		500	*
Inventar	KFU	2060			250		250	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>6.720</b>	<b>37.400</b>	<b>30.480</b>		<b>74.600</b>	
Vedligehold	ØU	1171			134	200	334	*
Afledt drift	KFU	1060			1.098	1.647	2.745	*
<b>Afledte serviceudgifter i alt*</b>					<b>1.232</b>	<b>1.847</b>	<b>3.079</b>	

\* Der skal afsættes 1.847 t. kr. i drift og vedligehold varigt fra 2026.

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydele

Bydækkende:
-------------

Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/ Kgs. Eng- have		Valby		Amager Øst		Udenbys	
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/ Husum		Vanløse		Amager Vest	X		
Adresse	Artillerivej 190, 2300 København S										

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

1.000 kr., løbende p/l	2022
Budgetaftale 2022	500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>500</b>



## **KF021 Ørestad Idrætspark (anlægsbevilling)**

### **Baggrund**

Med Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat midler til at undersøge mulighederne for at etablere et fodboldanlæg samt lave en landskabelig plan på et areal på 24.000 m<sup>2</sup> på Metrovej øst for Vestamager metrostation.

Det er del af en ambition om, at børn og unge i de nye boligområder kan dyrke idræt i bydelen. Den lokale idrætsforening Ørestad IF har oplevet stigende medlemstal og faciliteter til bl.a. fodbold har længe været et ønske for at kunne imødekomme efterspørgslen. I planlægningsfasen er der desuden undersøgt mulighederne for at fremrykke etableringen af en 11-mands kunstgræsbane samt muligheder for at indplacere streetaktiviteter som en del af den landskabelige plan.

### **Indhold**

Forslaget indeholder to scenarier for etablering af et fodboldanlæg med flere kunstgræsbaner og klubhus ved Metrovej øst for Vestamager metrostation. Hovedscenariet indeholder en samlet anlægsbevilling på 45,8 mio. kr. i perioden 2023-2026 til etablering af fodboldanlæg, driftsmateriel og løst inventar. Derudover indgår en servicebevilling på 0,1 mio. kr. i både 2023 og 2024, 1,65 mio. kr. i 2025 og 3,2 mio. kr. fra 2026 og frem til drift og vedligehold af anlægget.

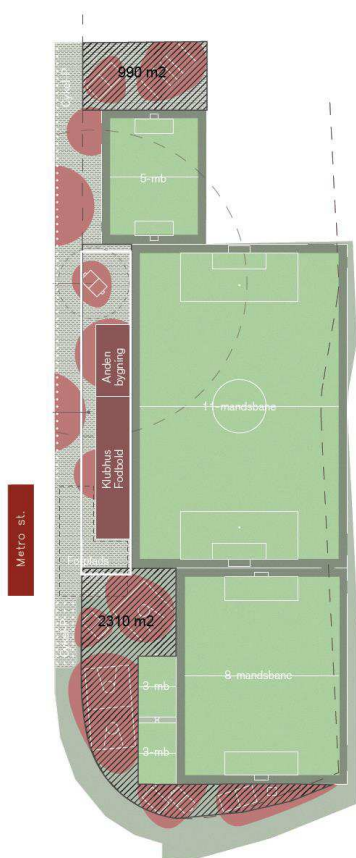
Det alternative scenarie indeholder en samlet anlægsbevilling på 46,3 mio. kr. i perioden 2023-2026 til det samme som i hovedscenariet, men hvor 11-mandskunstgræsbanen etableres tidligere end i hovedscenariet. 11-mands kunstgræsbanen vil med dette scenarie kunne forventes ibrugtaget juni 2023 i modsætning til hovedscenariet, hvor 11-mands kunstgræsbanen kan forventes ibrugtaget september 2025 sammen med det resterende anlæg. Derudover indgår en servicebevilling på 0,4 mio. kr. i 2023, 0,6 mio. kr. i 2024, 1,65 mio. kr. i 2025 og 3,2 mio. kr. i 2026 og frem til drift og vedligehold af anlægget.

For begge scenarier indgår et tilvalg på et streetareal i tilknytning til fodboldanlægget. Tilvalget indebærer en samlet anlægsbevilling på 7,9 mio. kr. i perioden 2023-2026 samt en servicebevilling på 0,15 mio. kr. i 2026 og frem til afledt drift af streetarealet.

### *Brugsaftale*

Det er hensigten, at den fremtidige drift af klubhuset vil blive varetaget af Ørestad IF gennem en brugsaftale. Af byggeprogrammet fremgår det, at huset skal være centrum for åbne og inkluderende aktiviteter for områdets andre brugere, herunder brugere af streetarealet. Det skal afklares i dialog med foreningen, hvordan dette håndteres og formuleres i brugsaftalen for bygningen i det videre arbejde.

Der afsættes på den baggrund driftsmidler til bygningens udvendige vedligehold og særinstallationer, som varetages af Københavns Ejendomme og Indkøb samt en minimumsdrift af bygningens indvendige vedligehold, som varetages af Kultur- og Fritidsforvaltningen. Hvis der ikke indgås brugsaftale med Ørestad IF, skal der afsættes yderligere driftsmidler på 0,5 mio. kr. årligt til Kultur- og Fritidsforvaltningen.



Figur 1: disponering af arealet

### Kunstgræsanlæg

På arealet er der afsat plads til en 11-mands, en 8-mands, en 5-mands samt to 3-mands kunstgræsbaner. Banerne foreslås anlagt så bæredygtigt som muligt dvs. enten som infillsfri baner eller med et alternativt infill som eksempelvis granuleret kork. Banerne etableres med lys, så de også kan bruges i de mørke perioder.

### Klubhus

I klubhuset planlægges der funktioner som omklædningsrum, toiletter, depoter, klublokale, køkken/café samt møderum. Klubhuset planlægges med udgangspunkt i, at det skal danne ramme om og være mødested for mange forskellige brugere – både fodboldspillere og andre udøvere samt organiserede og selvorganiserede.

Der stiles efter en indretning, hvor "det tilfældige møde" kan opstå, og der kan dannes mulighed for nye fællesskaber. Der vil i det videre arbejde med klubhuset ligeledes være et stort fokus på sammenhængen og overgangen mellem inde og ude. Således arbejdes der med en høj grad af visuel åbenhed samt funktioner og opholdssteder der binder inde- og uderummet sammen.

### Udeareal

Udearealet i Ørestad Idrætspark planlægges med fodbolden som udgangspunkt. Derudover har der i planlægningsfasen været et ønske om, at idrætsparken også skal kunne favne andre brugere end fodboldspillere, så stedet kan blive hele bydelens idrætspark. På den baggrund har areal afsat til streetfaciliteter været en del af planlægningsfasen.

Sammen med interessenterne er der defineret følgende overordnede kategorier for den landskabelige plan og streetarealet:

1. Sidefaciliteter til fodbolden, så som styrketræningsanlæg, fodboldleg m.m.
2. Faciliteter som kan tiltrække andre brugere, så som pumptrack, streetbasket m.m.
3. Opholdssteder, både til publikum og til dem som bare kommer for at hænge ud.

Derudover arbejdes der med en synlig ankomst til arealet under Vestamager metrostation. Et fokus i planlægningsfasen har ligeledes været at området skal supplere de kommende faciliteter i bydelen, herunder byrummene på Asger Jorns Allé.

Det vil i den videre proces blive konkretiseret hvilke faciliteter, der arbejdes videre med. Dette i dialog med Ørestad IF, DGI Storkøbenhavn, Amager Vest Lokaludvalg, By & Havn samt andre lokale interessenter.

### 11-mands kunstgræsbane

Rådgiver har undersøgt muligheden for tidligt at etablere den 11-mands kunstgræsbane, som er en del af det endelige anlæg. Banen vil i så fald kunne ibrugtages allerede fra juni 2023. Alternativt kan den ibrugtages sammen med resten af kunstgræsanlægget

i september 2025. Aktiviteterne på banen vil blive koordineret med anlægsarbejdet med de øvrige faciliteter, således at banen, som udgangspunkt, kan bruges under hele byggeperioden. 11-mands kunstgræsbanen indgår i Arealplanen, der sikrer, at 2017 service-niveauet fastholdes frem med 2050. De øvrige dele af forslaget kan indgå, som en del af idrætsmilliarden, jf. KF025a Cover til budgetnotater til Budget23 vedr. idrætsfaciliteter som del af Idrætsmilliarden og Arealplanen.

#### *Mulighed for mere byggeri*

Der er på grunden afsat 600 m<sup>2</sup> til en facilitet rettet mod børn og unge. Kultur- og Fritidsforvaltningen har været i dialog med Børne- og Ungdomsforvaltningen, som pt. undersøger alternativt nærliggende grundareal i Ørestad Syd, hvor det er muligt at bygge flere m<sup>2</sup>. Hvis arealet ikke skal anvendes af Børne- og Ungdomsforvaltningen vil det være naturligt at lade området indgå i aktivitetsarealet, samtidig med at det vil udgøre et potentielt fremtidigt byggefelt i umiddelbar nærhed til det planlagte klubhus.

### **Økonomi**

Forslaget indeholder to scenarier for etablering af et fodboldanlæg med flere kunstgræsbaner og klubhus ved Metrovej øst for Vestamager metrostation. Hovedscenariet indeholder en samlet anlægsbevilling på 45,8 mio. kr. i perioden 2023 - 2026 til etablering af fodboldanlæg, driftsmateriel og løst inventar. Derudover indgår en servicebevilling på 0,1 mio. kr. i både 2023 og 2024, 1,65 mio. kr. i 2025 og 3,2 mio. kr. fra 2026 og frem til drift og vedligehold af anlægget.

Det alternative scenarie indeholder en samlet anlægsbevilling på 46,3 mio. kr. i perioden 2023 - 2026 til det samme som i hovedscenariet, men hvor 11-mandskunstgræsbanen etableres tidligere end i hovedscenariet. 11-mands kunstgræsbanen vil med dette scenarie kunne forventes ibrugtaget juni 2023 i modsætning til hovedscenariet, hvor 11-mands kunstgræsbanen kan forventes ibrugtaget september 2025 sammen med det resterende anlæg. Derudover indgår en servicebevilling på 0,4 mio. kr. i 2023, 0,6 mio. kr. i 2024, 1,65 mio. kr. i 2025 og 3,2 mio. kr. i 2026 og frem til drift og vedligehold af anlægget.

For begge scenarier indgår et tilvalg på et streetareal i tilknytning til fodboldanlægget. Tilvalget indebærer en samlet anlægsbevilling på 7,9 mio. kr. i perioden 2023 - 2026 samt en servicebevilling på 0,15 mio. kr. i 2026 og frem til afledt drift af streetarealet.

**Tabel 1 - Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder: Hovedscenarie: Fodboldanlæg samt tilvalg om streetareal**

Aktiviteter i forslaget 1.000 kr., 2023 p/l	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Fodboldanlæg	Anlæg	4.186	9.907	23.255	7.214	<b>44.562</b>
Løst inventar	Anlæg				500	<b>500</b>
Materiel til drift af kunstgræsanlæg	Anlæg			750		<b>750</b>
Vedligehold, KEID	Service			300	425	<b>725</b>
Afledt drift, TMF	Service	100	100	100	100	<b>400</b>
Afledt drift og vedligehold, KFF	Service			1.252	2.641	<b>3.893</b>
<b>Udgifter i alt ekskl. tilvalg (netto)</b>		<b>4.286</b>	<b>10.007</b>	<b>25.657</b>	<b>10.880</b>	<b>50.830</b>
Tilvalg: Streetareal	Anlæg	66	2.354	5.024	447	<b>7.891</b>
Afledt drift, tilvalg	Service				149	<b>149</b>

<b>Udgifter i alt inkl. tilvalg (netto)</b>		<b>4.352</b>	<b>12.361</b>	<b>30.681</b>	<b>11.476</b>	<b>58.870</b>
---	--	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------

**Tabel 2 - Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder: Alternativt scenarie: Fodboldanlæg med tidlig etablering af 11-mands kunstgræsbanen samt tilvalg om streetareal**

Aktiviteter i forslaget 1.000 kr., 2023 p/l	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Fodboldanlæg	Anlæg	10.419	8.004	19.445	7.218	<b>45.086</b>
Løst inventar	Anlæg				500	<b>500</b>
Materiel til drift af kunstgræsanlæg	Anlæg	750				<b>750</b>
Vedligehold, KEID	Service	50	100	300	425	<b>875</b>
Afledt drift, TMF	Service	100	100	100	100	<b>400</b>
Afledt drift og vedligehold, KFF	Service	215	425	1.252	2.641	<b>4.533</b>
<b>Udgifter i alt ekskl. tilvalg (netto)</b>		<b>11.534</b>	<b>8.629</b>	<b>21.097</b>	<b>10.884</b>	<b>52.144</b>
Tilvalg: Streetareal	Anlæg	3.219	1.693	2.670	310	<b>7.892</b>
Tilvalg: Afledt drift	Service				149	<b>149</b>
<b>Udgifter i alt inkl. tilvalg (netto)</b>		<b>14.753</b>	<b>10.322</b>	<b>23.767</b>	<b>11.343</b>	<b>60.185</b>

### Risikovurdering og proces

Hvis der afsættes midler til projektet, forventes kunstgræsanlægget at kunne ibrugtages fra september 2025, mens klubhus og streetareal forventes ibrugtaget fra april 2026. Afsættes der midler til en tidlig ibrugtagning af 11-mands banen, forventes denne at kunne ibrugtages fra juni 2023.

Der er risiko for, at prisudvikling og ændret lovgrundlag for f.eks. kunstgræsbaner kan fordyre projektet.

I forbindelse med tidlig ibrugtagning af 11-mands banen kan der være risiko for, at der ikke kan opnås godkendelse i 2023 inden for den nuværende lokalplans rammer. Der har dog været en indledende positiv dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om dette.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3 - Anlægsprojekter i ByK-regi. Hovedscenarie: Fodboldanlæg samt tilvalg om streetareal**

1.000 kr., 2023 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<b>Anlægsudgifter</b>								
Anlægsudgift (ByK)	ØU	3160	3.814	9.535	22.883	6.842	<b>43.074</b>	*
Løst inventar	KFU	2060				500	<b>500</b>	*
Materiel til drift af kunstgræsanlæg	KFU	2060			750		<b>750</b>	*
KK-byggehonorar (ByK)	ØU	3161	345	345	345	345	<b>1.380</b>	*
KK-byggehonorar (KFF)	KFU	2060	27	27	27	27	<b>108</b>	*
<b>Anlægsudgifter i alt ekskl. tilvalg</b>			<b>4.186</b>	<b>9.907</b>	<b>24.005</b>	<b>7.714</b>	<b>45.812</b>	
Tilvalg: Streetareal (ByK)	ØU	3160	0	2.288	4.958	381	<b>7.627</b>	*
KK-byggehonorar (ByK) - tilvalg	ØU	3161	61	61	61	61	<b>244</b>	*
KK-byggehonorar (KFF) - tilvalg	KFU	2060	5	5	5	5	<b>20</b>	*



<b>Anlægsudgifter i alt inkl. tilvalg</b>			<b>4.252</b>	<b>12.261</b>	<b>29.029</b>	<b>8.161</b>	<b>53.703</b>	
<b>Afledt drift og vedligehold</b>								
Vedligehold (KEID)	ØU	1112			300	425	<b>725</b>	
Afledt drift, TMF	TMU		100	100	100	100	<b>400</b>	
Afledt drift og vedligehold (KFF)	KFU	1060			1.252	2.641	<b>3.893</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt ekskl. tilvalg</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1.652</b>	<b>3.166</b>	<b>5.021</b>	
Tilvalg: Afledt drift	KFU	1060				149	<b>149</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt inkl. tilvalg</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1.652</b>	<b>3.315</b>	<b>5.167</b>	

**Tabel 4 - Anlægsprojekter i ByK-regi. Alternativt scenarie: Fodboldanlæg med tidlig etablering af 11-mands kunstgræsbanen samt tilvalg om streetareal**

<i>1.000 kr., 2023 p/l</i>	<b>Ud- valg</b>	<b>Bevil- ling</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>	<b>*</b>
<b>Anlægsudgifter</b>								
Anlægsudgift (ByK)	ØU	3160	10.043	7.628	19.069	6.842	<b>43.582</b>	*
Løst inventar	KFU	2060				500	<b>500</b>	*
Materiel til drift af kunstgræsanlæg	KFU	2060	750				<b>750</b>	*
KK-byggehonorar (ByK)	ØU	3161	349	349	349	349	<b>1.396</b>	*
KK-byggehonorar (KFF)	KFU	2060	27	27	27	27	<b>108</b>	*
<b>Anlægsudgifter i alt ekskl. tilvalg</b>			<b>11.169</b>	<b>8.004</b>	<b>19.445</b>	<b>7.718</b>	<b>46.336</b>	
Tilvalg: Streetareal (ByK)	ØU	3160	3.153	1.627	2.604	244	<b>7.628</b>	*
KK-byggehonorar (ByK) - tilvalg	ØU	3161	61	61	61	61	<b>244</b>	*
KK-byggehonorar (KFF) - tilvalg	KFU	2060	5	5	5	5	<b>20</b>	*
<b>Anlægsudgifter i alt inkl. tilvalg</b>			<b>14.388</b>	<b>9.697</b>	<b>22.115</b>	<b>8.028</b>	<b>54.228</b>	
<b>Afledt drift og vedligehold</b>								
Vedligehold (KEID)	ØU	1112	50	100	300	425	<b>875</b>	
Afledt drift, TMF	TMU		100	100	100	100	<b>400</b>	
Afledt drift og vedligehold (KFF)	KFU	1060	215	425	1.252	2.641	<b>4.533</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt ekskl. tilvalg</b>			<b>365</b>	<b>625</b>	<b>1.652</b>	<b>3.166</b>	<b>5.808</b>	
Tilvalg: afledt drift	KFU	1060				149	<b>149</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt inkl. tilvalg</b>			<b>365</b>	<b>625</b>	<b>1.652</b>	<b>3.315</b>	<b>5.957</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydele

Bydækkende:										
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/ Kgs. Eng- have		Valby		Amager Øst		Udenbys
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/ Husum		Vanløse		Amager Vest	X	
Adresse	Metrovej 5, 2300 København S									

**Høring**

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

**Tidligere afsatte midler**

<b>1.000 kr., løbende p/l</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Overførselssagen 2020-21 - planlægningsbevilling	1.845	264
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.845</b>	<b>264</b>



## ØK05 Cover: Investerings- og innovationsforslag til Budget 2023

### Baggrund

Notatet præsenterer indkomne ansøgninger til investerings- og innovationspuljen med henblik på at indgå i udmøntning af investeringspuljerne ifm. budgetforhandlingerne for 2023.

Investeringspuljerne skal understøtte strategien for investeringer i kernevelfærden, som har til formål at skabe økonomisk råderum for kommunen ved at understøtte en løbende omstilling og bedre indretning af kommunens service samt målsætning om, at kommunens effektiviseringsmåltal i videst mulige omfang skal indfries med effektiviseringer fra investeringsforslag.

Med budget 2022 blev der afsat 450 mio. kr. til investerings- og innovationspuljen for 2022 til implementeringsudgifter vedrørende effektiviseringsstrategien for 2023. Heraf er 20,0 mio. kr. afsat til innovationspuljen, hvoraf 10 mio. kr. er reserveret til overførselsagen 2021-2022 og 10 mio. kr. er reserveret til forhandlingerne om budget 2023.

Investeringspuljerne udmøntes to gange årligt i forbindelse med hhv. overførselsagerne og budgetforhandlingerne.

### Indhold

Økonomiforvaltningen har modtaget 11 ansøgninger til investeringspuljerne med henblik på at indgå i forhandlingerne om udmøntning af investeringspuljerne ifm. forhandlingerne om budget 2023. Det dækker over 8 ansøgninger til investeringspuljen og 3 til innovationspuljen, jf. tabel 1.

**Tabel 1. Økonomi på indkomne forslag**

Mio. kr. i 2023 p/1	Antal	Investeringer			Effektivisering ved fuld indfasning		
		Service	Anlæg	Innovation service	I alt	Service	Overførsler
<b>Midler i investeringspuljen 2022</b>		<b>115</b>	<b>315</b>	<b>20,0*</b>	<b>450</b>	-	-
Investeringsforslag	8	71,9	18,3	-	90,2	17,1	8
Innovationsforslag	3	-	-	7,4	7,4	.	3
<b>Forslag i alt</b>	<b>11</b>	<b>71,9</b>	<b>18,3</b>	<b>7,4</b>	<b>97,5</b>	<b>17,1</b>	<b>11</b>

\*Af de 20 mio. kr. var 10 mio. kr. reserveret til overførselsagen 2021-2022 og 10 mio. kr. er reserveret til budget 2023.

10 ud af 11 forslag lever op til kriterierne for at få midler fra investeringspuljerne.

Forslaget fremsat af Teknik- og Miljøudvalget *Udskiftning af gadebelysningsarmaturer og trafiksignalhoveder til LED* fremlægges til evt. særskilt prioritering. Forslaget har en tilbagebetalingstid på 13 år. Jf. kriterierne for investeringspuljerne kan der fremlægges forslag med en længere tilbagebetalingstid end 6 år til evt. særskilt prioritering ved budgetforhandlingerne, hvis det opfylder de øvrige kriterier. Forslaget anvendes til at indfri Teknik- og Miljøudvalgets effektiviseringsmåltal.

Forslaget fremsat af Børne- og Ungdomsudvalget *Forenkle IT-systemporteføljen og udvikle IT-systemlandskabet med implementering af ny teknologi (Konsolidering og ny teknologi)*, fremlægges til evt. særskilt politisk prioritering til forhandlingerne om budget 2023. Børne- og Ungdomsforvaltningen og Økonomiforvaltningen har været i dialog om forslaget. Det er vurderingen, at forslaget ikke ligger inden for investeringspuljens kriterier, da der ikke er klar sammenhæng mellem investering og effektivisering på alle systemområder; det kan først afklares, hvilke yderligere systemområder, der kan forenkles mhp. effektivisering, når investeringsforslaget er igangsat (Investeringspuljens kriterium nr. 3). Dertil redegøres der ikke for, hvilke konkrete løsninger der skal implementeres med finansiering fra investeringspuljens (Investeringspuljens kriterium 6).

Kriterierne for at få midler fra investeringspuljerne blev besluttet af Økonomiudvalget d. 14. december 2021. Alle forslagene er behandlet og godkendt i de relevante fagudvalg.

### Forslag til investeringspuljen

Udvalgene har fremsendt 8 investeringsforslag med et samlet investeringsbehov på 90,2 mio. kr. med henblik på, at de skal indgå i forhandlingerne om udmøntningen af investeringspuljen til budget 2023. I tabel 2 fremgår alle investeringsforslag, hvor meget de søger fordelt på hhv. service og anlæg, den afledte effektivisering samt tilbagebetalingstid i forhold til effektiviseringsgevinst på service. Alle investeringsforslag er uploadet på budgetnotathjemmesiden til budget 2023 med BC-nummer og titel.

I det tværgående investeringsforslag Genbrug af inventar indgår der udover investeringsmidler, udgifter til deponering på finansposter på 38,55 mio. kr. i 2023. Deponeering mellemfinansieres over kassen, indtil den frigives som følge af ledig låneramme.

**Tabel 2. Oversigt over indkomne ansøgninger til investeringspuljen**

Mio. kr. 2023 p/l				Investeringer		Effektivisering v. fuld indfasning (effekt på overførsler mv.)	Tilbagebetalingstid (År)
Udvalg	Nr.	Forslag	Service	Anlæg			
ØU	*/**	BC01	Belysningspakke 2f	-	9,8	1,9	6
ØU	*	BC02	Bedre udnyttelse af mobile enheder i Københavns Kommune (KK)	2,3	-	1,8	4
ØU	*	BC03	Genbrug af inventar	5,6	-	2,4	5
BIU		BC05	App til digital dialog med borgere	1,4	1,9	0,8	6
BIU	****	BC06	Automatisering af administrative funktioner i BIF	4,7	6,6	3,0	6
BUU		BC07	Forenkle IT-systemporteføljen og udvikle IT-systemlandskabet med implementering af ny teknologi	11,4	-	2,6	6
BUU		BC08	Kvalitetssikring af borgervendte institutionsbeskrivelser i Børne- og Ungdomsforvaltningen	0,7	-	0,3	4
TMU	***	BC11	Udskiftning af gadebelysningsarmaturer og trafiksignalhoveder til LED	45,9	-	4,3	13
<b>I alt</b>				<b>71,9</b>	<b>18,3</b>	<b>17,1</b>	

\*Tværgående forslag

\*\*I forslaget indgår der ud over investeringsmidler, udgifter til at rette op på vedligeholdelsesefterslæb.

Disse midler finansieres med 16,4 mio. kr. fra pulje afsat til formålet "LED 2; planlagt vedligehold"

\*\*\* Forslag, som anvendes til at indfri effektiviseringsmåltal

\*\*\*\* Der indgår finansiering til grundinvestering for 2,6 mio.kr.

### Forslag til innovationspuljen

Udvalgene har fremsendt 3 ansøgninger til innovationspuljen med et samlet investeringsbehov på i alt 7,4 mio. kr. I tabel 3 fremgår alle innovationsforslag og hvor meget de søger fra puljen. Alle innovationsforslag er uploadet på budgetnotathjemmesiden til budget 2023 med BC-nummer og titel.

**Tabel 3. Oversigt over indkomne ansøgninger til innovationspuljen**

Mio. kr., 2023 p/l			
Udvalg	Nr.	Forslag	Innovationspulje (service)
BIU	BC04	Indsigt i databaserede processer på beskæftigelsesområdet	3,6
KFU	BC09	Bedre kapacitetsudnyttelse	1,1
SUD	BC10	Digital selv- og medbetjening for udsatte borgere	2,7
<b>I alt</b>			<b>7,4</b>

### Udmøntning af investeringspuljerne

Tabel 4 og 5 viser, hvordan de ansøgte puljemidler fordeler sig på hhv. service- og anlæg i de kommende år, hvis udmøntningen til alle ovenstående investerings- og innovationsforslag vedtages.

Der er ikke reserveret service- og anlægsmåltal til den resterende udmøntning af puljerne i budget 2023. Udmøntning af puljerne forudsætter derfor tildeling af service- og anlægsmåltal i budgetforhandlingerne, herunder prioritering af anlægsmidler i 2022.

Forslagene har serviceinvesteringer på i alt 79,3 mio. kr. heraf 0,3 i 2022 og 45,3 i 2023 jf., jf. tabel 4.

**Tabel 4. Periodisering af servicemåltal**

Mio. kr. i 2023 p/l	2022	2023	2024	2025	I alt
Investeringsforslag	0,3	40,1	22,0	9,6	71,9
Innovationsforslag (service)	-	5,2	2,2	-	<b>7,4</b>
<b>Forslag i alt</b>	<b>0,3</b>	<b>45,3</b>	<b>24,2</b>	<b>9,6</b>	<b>79,3</b>

Tabel 5 viser hvordan investeringsforslagene trækker på anlægsrammen i årene 2022-2025. Investeringsforslagene trækker i alt 18,3 mio. kr. på anlægsrammen, heraf 14,8 i 2023 jf. tabel 5.

**Tabel 5. Periodisering af anlægsmåltal**

Mio. kr. i 2023 p/l	2022	2023	2024	2025	I alt
<b>Investeringsforslag i alt</b>	-	<b>14,8</b>	<b>2,7</b>	<b>0,8</b>	<b>18,3</b>

# INVESTERINGSFORSLAG

## BUDGET 2023

Forslagets titel: BC11 Udskiftning af gadebelysningsarmaturer og trafiksignalhoveder til LED

Resumé: Forslaget omhandler udskiftning af ca. 3.000 gadebelysningsarmaturer til LED og 5.300 glødepærer i signalanlæg til LED. Dette medfører en samlet årlig energibesparelse på 2GWh og en CO<sub>2</sub>-besparelse på ca. 80 ton i 2025.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

Berørte forvaltninger:

<input type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

Tablet 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1.000 kr. 2023 p/l	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Varige ændringer							
Elbesparelse fra 3.000 belysningsarmaturer	Service			-710	-1.844	-2.600	-2.600
Elbesparelse for udskiftning af 5.300 glødepære signaler til LED m. natdæmpning	Service		-650	-1.550	-1.730	-1.730	-1.730
<b>Samlet varig ændring</b>			<b>-650</b>	<b>-2.260</b>	<b>-3.574</b>	<b>-4.330</b>	<b>-4.330</b>
Implementeringsomkostninger							
Udskiftning af 3.000 belysningsarmaturer	Service		7.119	8.625	5.750		
Udskiftning af 5.300 glødepære til LED	Service		15.750	5.250			
Implementering af natdæmpning i trafiksignalanlæg	Service		2.550	850			
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>			<b>25.419</b>	<b>14.725</b>	<b>5.750</b>		
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>			<b>24.769</b>	<b>12.465</b>	<b>2.176</b>	<b>-4.330</b>	<b>-4.330</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	13						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	13						

Noter til alle tabeller:

Alle effektiviseringer er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1. Baggrund og formål

Der er stadig store dele af byens belysningsanlæg og signalanlæg, som ikke er udskiftet til LED. Der er potentiale for effektiviseringer på el-omkostningerne. Samtidig vurderes der at være en CO<sub>2</sub>-effekt ved overgangen til en anden energikilde. Der er tale om 3.000 gadebelysningsarmaturer af ældre dato, som primært er med metalhalogen lyskilder med en effekt på 100-250W. Udskiftning af disse armaturer kan sikre en energibesparelse på 1,3GWh årligt, svarende til 2,6 mio.kr. årligt og 53 ton CO<sub>2</sub> i 2025.

Derudover er der ca. 5.300 glødepæresignaler med en effekt på 23W fordelt på 168 trafiksignalanlæg i København. Udskiftning af glødepæresignaler til LED vil have store effektiviseringer i kommunens elforbrug i signalanlæg, men det vil også give mulighed for at implementere natdæmp-

ning i signalanlæggene. Derudover vil det være muligt at reducere udgiften på den løbende vedligeholdelse og drift af signalanlæggene, da LED-signaler har en længere levetid end glødepærer. LED-signaler har således en levetid på ca. 10 år, hvorimod glødepære-signaler kræver udskiftning ca. hvert andet år.

Samtidig vil udskiftning fra glødepærer til LED væsentligt forbedre signalbilledet i krydsene og dermed også forbedre trafiksikkerheden.

Udskiftning af 5.300 glødepæresignaler med implementering af natdæmpning kan sikre en energibesparelse på ca. 0,7GWh/år, svarende til ca. 1,7 mio.kr. årligt og ca. 27 ton CO<sub>2</sub> i 2025.

Forslagets samlede CO<sub>2</sub>-reducering er således 80 ton i 2025.

## 2. Forslagets indhold

Forslaget indebærer, at forvaltningen gennemfører et større projekt om fortsat implementering af LED-teknologi med henblik på at opnå effektiviseringer af løbende drift såvel som CO<sub>2</sub>-reduktioner. Forslaget omfatter to delinitiativer, hhv. gadebelysning og trafiksignaler, som begge henhører under trafikområdet i Teknik- og Miljøforvaltningen. Selve udskiftningen af hhv. gadebelysning og trafiksignaler kan skaleres, men prisen pr. armatur/signalhoved vil dog stige ved mindre projekter, hvorfor det anbefales, at hvert projekt ikke skaleres ned til under 5 mio. kr. Belysningsprojektet indeholder en ekstern evaluering af wireanlægget – denne del kan ikke skaleres. I trafiksignalprojektet kan implementering af natdæmpning vælges til eller fra, mens tilvalg af natdæmpning vil sikre en større energi- og CO<sub>2</sub>-besparelse.

Det samlede forslag kan principielt skaleres ved nedskalering af begge delinitiativer eller valg af kun det ene. Der vil imidlertid være rigtig god synergi i bl.a. styring og ledelse i at implementere delinitiativerne samtidig og i deres fulde omfang, da de har samme karakter (trafik) og bor i samme afdeling. Derfor anbefaler TMF, at initiativerne bliver bevilget sammen.

I det følgende beskrives de to initiativer i det samlede forslag hver for sig med det formål at kunne redegøre for de konkrete forskelle, der er mellem forslagene uagtet den overordnede sammenhæng.

### Gadebelysning

Der er ca. 16.500 belysningsarmaturer i København, som endnu ikke er skiftet til LED, og som er af ældre dato. Teknik- og Miljøforvaltningens driftsentsreprenør har udarbejdet en analyse af de 16.500 belysningsarmaturer for at vurdere, hvor der kan opnås en energibesparelse ved udskiftning til nye LED armaturer. Analysen viser, at der kan opnås en energibesparelse på ca. 1,3 GWh pr. år ved at udskifte ca. 3.000 af de ældste og mest energitunge gadelamper.

Armaturerne udskiftes især i brokvarterene og på trafikveje, hvor der ikke i forvejen er udskiftet til LED. Der vil blive udskiftet armaturer 1:1 i henhold til Københavns Belysningsmasterplan. De nye gadelamper vil blive implementeret med kommunens kommunikationsnetværk Itron, hvor det er muligt at have fjernkontrol af hver enkelt gadelampe, fx tænd/sluk og indstille lysniveau.

Udskiftningen kan foretages i 2023-2025, således at energibesparelsen er realiseret med fuld helårseffekt fra 2026. Teknik- og Miljøudvalget vil få fremlagt et orienteringsnotat med præcisering af projektets indhold primo 2023.

### Trafiksignalanlæg

Der er ca. 168 signalkryds i København, som stadig har gamle 23W glødepæresignaler. Teknik- og Miljøforvaltningens Signalteam i enheden Trafik har udarbejdet en analyse af de i alt 168 signalkryds i kommunen, der har glødepæresignaler, hvor der kan opnås en energibesparelse ved udskiftning til LED-signaler. Ved at udskifte til LED-signaler opnås også muligheden for natdæmpning, som også er med i analysen.

Analysen er baseret på besparelser af elforbrug og CO<sub>2</sub>-reduktion af 1:1 udskiftning af eksisterende glødepære signaler og vil blive implementeret med natdæmpningsfunktion til de i alt 168 signalkryds. Analysen viser, at der kan opnås en energibesparelse på ca. 700.000 kWh pr. år, dvs. 0,7GWh/år, svarende til ca. 1,7 mio.kr. årligt og ca. 27 ton CO<sub>2</sub> i 2025.

Analysen indeholder bl.a. ikke tal for driftsbesparelser af signalkryds ved udskiftning til LED, hvilket også vil have effekt i kommunens besparelsesplan. LED-signaler har en længere levetid end glødepære.

Ved natdæmpning af signalanlæggene, justeres belysningsstyrken i nattetimerne, for at opnå en større energibesparelse og sikre mindre blændingsgener for bilister og naboer til signalregulerede kryds. Signalanlægs belysningsstyrke er projekteret således, at det er være synligt i sollys. Så høje belysningsstyrker er ikke nødvendige i de mørke timer, hvorfor styrken kan dæmpes. Hvis initiativet om natdæmpning fravælges, kan der opnås halvdelen af energibesparelsen på signaludskiftningen, dvs. ca. 350.000 kWh pr. år, dvs. 0,35GWh/år, svarende til ca. 0,85 mio.kr. årligt og ca. 13,5 ton CO<sub>2</sub> i 2025.

Udskiftningen kan foretages fra primo 2023 til medio 2024, således at den fulde helårseffekt på energibesparelsen først kan realiseres fra 2025 og frem.

### 3. Økonomi

Elpriserne er pt. ved udgangen af 2021 voldsomt stigende og det er uvist om denne stigning fortsætter. Tidligere har der kunnet anvendes standardtal for elpriser på ml. 1,5-1,8 kr./kWh. Dette tal er lige pt iflg. ØKF 2,5 kr./kWh. Besparelsen i denne case ligger fra 2023 og frem. ØKFs bedste estimat er at regne med en kWh-pris på 2,5kr. for signaludskiftningen og 2,0 kr. for belysningsudskiftningen. Forskellen skyldes at belysningsforbruget primært er placeret i nattetimerne, hvor elprisen generelt er lidt lavere.

#### **Gadebelysning**

Udskiftning af de gamle gadebelysningsarmaturer til LED-armaturer har estimerede Service udgifter på i alt 21,5 mio. kr. i perioden 2023-2024. Projektet medfører en servicebesparelse på estimeret 710t.kr. i 2024, 1844 mio. kr. årligt i 2025 og 2,6 mio. kr. årligt i 2026 og frem. Projektet forventes færdigt medio 2024.

Der vil i forbindelse med udskiftningen blive afsat 1,5 mio. kr. til at gennemgå wireanlæggene og lave sikkerhedstjek i forbindelse med udskiftningen. Dette skyldes, at nye armaturer med LED er næsten dobbelt så tunge, som de gamle armaturer.

Beregningen af investeringen er baseret på kommunens driftsentreprenørs beregninger sammenholdt med et overslag fra en af markedets belysningsleverandører.

På trods af eksisterende rammeaftale, er det tiltænkt at projektet skal i udbud, for at sikre den bedst mulige og mest aktuelle pris til et så stort projekt.

Eksekvering af tiltagene er i perioden 2023-2025 er afhængig, at der prioriteres Service måltal i de pågældende år.

#### **Trafiksignalanlæg**

Udskiftning til LED for de i alt 5.300 glødepæresignaler har estimerede Service udgifter på i alt 21,0 mio. kr. som tænkes at blive udført primo 2023 - medio 2024.

Implementering af natdæmpning kræver små justeringer på eksisterende signalskabe, heraf programmering, lampekaliibrering, test, teknikertimer osv. Det kræver ikke yderligere gravning i trafikrydsområdet. Implementering af natdæmpningsfunktion på kommunens 168 signalkryds har estimerede Service udgifter på i alt 3,4 mio. kr., som forventes at blive udført sideløbende med udskiftning til LED.



Beregning af investeringen og omkostninger er baseret på kommunens nuværende driftsentreprenørs priser.

**Tabel 2. Varige ændringer, service**

1.000 kr. 2023 p/l	Bevilling, profitcenter	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Elbesparelse ifm. udskiftning af gadebelysning	1000			-710	-1844	-2.600	-2.600
Elbesparelse ifm. udskiftning til 10 W LED m. natdæmpning	1000		-650	-1.550	-1.730	-1.730	-1.730
<b>Varige ændringer totalt, service</b>	<b>1000</b>		<b>-650</b>	<b>-2.260</b>	<b>-3.574</b>	<b>-4.330</b>	<b>-4.330</b>

**Tabel 3. Serviceinvesteringer i forslaget**

1.000 kr. 2023 p/l	Bevilling, profitcenter	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Udskiftning af gadebelysning - projektering eksternt	2000		1.500				
Udskiftning af gadebelysning - udførsel eksternt	2000		4.690	7.500	5.000		
Udskiftning af gadebelysning - udgifter til bygherreorganisation (intern)	2000		929	1.125	750		
Udskiftning af glødepæresignaler til LED - udførsel eksternt	2000		13.900	4.650			
Implementering af natdæmpning - udføres eksternt	2000		2.550	850			
Udskiftning af signalanlæg - udgifter til bygherreorganisation (intern)	2000		1.850	600			
<b>Investeringer totalt, anlæg</b>	<b>2000</b>		<b>25.419</b>	<b>14.725</b>	<b>5.750</b>		

#### **Personalemæssige konsekvenser**

Forslaget medfører ikke effektiviseringer på personale.

#### **4. Effektivisering på administration**

Forslaget indeholder ikke effektivisering på administration.

#### **5. Implementering af forslaget**

Belysningsprojektet er fordelt i flere faser. Først en detailplanlægning af projektet sammen med en sikkerhedsmæssig vurdering af wireanlæggets tilstand, der hvor der udskiftes armaturer. Dernæst følger udbud og sidst indkøb og udskiftning af armaturer. Der skal inden udskiftning godkendes lysberegninger for de aktuelle strækninger.

TMF MKB OMA Trafik vil være fagligt ansvarlige for projekternes indhold.

#### **6. Inddragelse af samarbejdspartnere**

Der er ikke indtænkt inddragelse af borgere eller lokaludvalg ifm. dette projekt, da det udelukkende er et projekt med udskiftning af teknologi 1:1. Lokaludvalg har dog været inddraget i forbindelse med udarbejdelse af masterplan for udskiftning af belysning, som disse forslag bygger på.

Forud for den politiske behandling har forslaget været til høring i kommunens lokalråd (Ældre-, Unge-, Handicap-, Udsatte-, og Frivillighedsrådet). Derudover er forslaget behandlet i den lokale MED organisation for området ligesom det har været i høring hos TMF MED. Ældrerådet har stillet spørgsmål til lystyrken ved udskiftning til LED, som forvaltningen er i gang med en afdækning af.

## 7. Forslagets effekt

Den primære effekt af dette projekt er at sikre en stor energibesparelse. Dette giver både en større økonomisk gevinst og bidrager til klimaplanens mål og CO<sub>2</sub>-neutralitet.

Udskiftningen af de ældste gadebelysningsarmaturer og signalhoveder i byen er et tiltag, der uanset energibesparelse vil skulle finansieres indenfor en kortere årrække, da armaturer og signalhoveder er af ældre dato og nærmer sig endt levetid.

Derudover er der mindre bonuseffekter. Dette er for belysningen at udvide byens kommunikationsnetværk, således at det sikrer bedre dækning på tværs af byen. For signalprojektet er det etablering af natdæmpning, som vil give mindre blændingsgener og sikre mindre gene for naboer mm.

## 8. Opfølgning

TMF MKB OMA Trafik vil være fagligt ansvarlige for projekternes indhold. TMF MKB OMA Cykel og vej vil være projektleder og byggeleder for projektet. Det er ligeledes Cykel og vej, som vil stå for udbud af gadebelysningsprojektet.

Opfølgningsmål	Hvordan måles opfølgningsmålet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Milepæle for implementering og anvendelse af investeringsmidler			
Etablering af LED for gadebelysning	Antallet af udskiftede armaturer opgøres løbende	Trafik-enheden	Der foreslås løbende opfølgning hvert halvår (per 31.6 og 31.12) gennem implementeringsperioden
Etablering af LED i trafiksignaler	Antallet af udskiftede trafiksignalhoveder opgøres løbende	Trafik-enheden	Der foreslås løbende opfølgning hvert halvår (per 31.6 og 31.12) gennem implementeringsperioden
Realisering af effektiviseringer			
Energibesparelse sikret ved udskiftning af gadebelysning	Energiforbruget følges løbende	Trafik-enheden	Der foreslås løbende opfølgning hvert halvår (per 31.6 og 31.12) gennem implementeringsperioden
Energibesparelse sikret ved udskiftning af signalanlæg	Energiforbruget følges løbende	Trafik-enheden	Der foreslås løbende opfølgning hvert halvår (per 31.6 og 31.12) gennem implementeringsperioden

## 9. Risikovurdering

Elpriserne er på nuværende tidspunkt en meget ukendt faktor, som kan give udsving i investeringscasen. De angivne elpriser i denne case er baseret på at elpriserne normaliserer sig igen, efter den situation, som opleves for tiden.

Den overordnede risikovurdering er, at projektet på trods af størrelsen er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5% til uforudsete udgifter. Dette skyldes, at der udskiftes armaturer 1:1 på allerede kendte placeringer.

De væsentligste risici i projektet er eventuelle udfordringer med wireanlæggets beskaffenhed i forhold til den øgede vægtbelastning. Dette skyldes, at der især udskiftes armaturer i brokvarterne, hvor wiren er fastgjort til karreerne. Her kan selve murværket være afgørende for hele wireanlæggets bæreevne. Der er desuden lang leveringstid på mange armaturer, særligt efter COVID-19, og dette kan have indflydelse på tidsplanen.

## 10. Hvem er hørt?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Nej	

	Ja/Nej/Ikke relevant	Dato for godkendelse og evt. høringssvar
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Ikke relevant	
MED-udvalg	Ja	MKB MED 09.11.21 TMF MED 28.01.22
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	