



## ØK26 Screeningsbevilling til Guldkysten og Renden

### Baggrund

Guldkysten/Renden er et område i Sydhavnen, der deler matrikel med Haveforeningen Musikbyen. Guldkysten og Renden har en unik og selvgroet karakter. Det har gennem mange år har været opholdssted for en del af byens borgere, der har søgt en alternativ måde at bo på. Området har mange kvaliteter og en unik egenart, som kommunen så vidt muligt ønsker at bevare.

Københavns Ejendomme (KEJD) har i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) og Socialforvaltningen (SOF) i 2021-2023 foretaget indledende forundersøgelser, som har vist en række problematiske forhold, der gør sig gældende i området. Problemstillingerne omfatter bl.a., at området er bebygget og beboet uden tilladelse hertil, og uden der betales leje. Dertil er der jordforurening, bebyggelser inden for strandbeskyttelseslinje, manglende kloakering, udfordret brandsikkerhed og en sammensat beboergruppe, blandt andet socialt udsatte. Der er tale om problemstillinger, som Københavns Kommune har et myndighedsansvar for at håndtere. Endvidere har kommunen brugsretten over området og er dermed forpligtet til at handle på de ikke lovlige forhold. I samarbejde mellem Økonomiforvaltningen (ØKF), TMF og SOF er der i 2023 igangsat en dialogbaseret proces med beboerne i området med det formål at opstarte et forløb for at håndtere de konkrete problemstillinger og i fællesskab med beboerne finde lovlige løsninger for et fremtidigt Guldkysten/Renden.

Screeningsbevillingen skal sikre en fortsat dialog med beboerne i 2024-2025, samt yderligere juridiske og miljøtekniske undersøgelser m.v., som skal danne grundlag for et beslutningsoplæg med konkrete løsningsforslag for området.

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

### Need to

Københavns Kommune har i en kombination af kommunens brugsret og kommunens rolle som myndighed en lovgivningsbestemt handlepligt i forhold til en række af de forhold, som forekommer i området, herunder jordforurening, bebyggelser inden for strandbeskyttelseslinjen, bygninger opført uden byggetilladelse, manglende kloakering og udfordringer vedrørende brandsikkerhed.

### Indhold

#### Området og målgruppen

Øst for Valbyparken ligger en halvø. By & Havn ejer området, men Københavns Kommune (KK) har brugsretten og dermed ansvaret for området. Den største del af halvøen er af KK udlejet til H/F Musikbyen, mens den øvrige del består af et område kaldet "Renden" mod øst og "Guldkysten" mod syd. I området har ca. 60-80 borgere slået sig ned som helårsbeboere (om vinteren er beboerantallet lavere) i et fællesskab uden for de konventionelle rammer og har skabt et selvgroet område. På Renden og Guldkysten har borgere formentlig siden 1950'erne opført bebyggelser, som anvendes til beboelse. Forholdene er ulovlige, bl.a. fordi ingen af beboerne har lejekontrakt med KK, og der ikke er givet byggetilladelse. Samtidig er der risici ift. sikkerhed og sundhed for beboerne. Beboersammensætningen i området består af borgere, der af forskellige årsager ikke trives

eller ønsker at bo under mere almindelige forhold. Der bor både socialt udsatte, borgere der er på kant med loven, men også borgere og familier i mere etablerede livssituationer og med ordinær beskæftigelse. Området benyttes derudover også til rekreative formål.

#### *Principper for arbejdet med Guldkysten og Renden*

Forslaget indeholder en screeningsbevilling på 6,5 mio.kr. Screeningsbevillingen skal anvendes til at undersøge, hvordan forholdene i området kan gøres lovlige. Løsningerne skal tilrettelægges sådan, at byens mangfoldighed og områdets særegenhed i videst muligt omfang bevares. Det er målet, at screeningsbevillingen skal munde ud i et beslutningsoplæg med 1-2 scenarier for området. Scenarierne skal danne grundlag for en stillingtagen til afsættelse af midler til en planlægningsfase. Scenarierne udvikles i en løbende inddragelsesproces med beboerne, og de løsninger, der skal skabe lovlige forhold i området, søges tilvejebragt med afsæt i følgende principper:

- Det skal undersøges, hvad der skal til for, at flest mulig af de eksisterende beboere kan blive boende i området
- Det skal undersøges, hvordan flest muligt af de eksisterende bygninger og områdets unikke egenart kan bevares
- Der skal tages aktivt del i, at beboerne oplever en så god overgang som mulig i forbindelse med omdannelsen
- Processen tilpasses, så der er tid til dialog og inddragelse af de eksisterende beboere og lokalområdet.

*Screeningsbevillingen forventes at indeholde følgende spor:*

#### Organisering og projektledelse

Projektet udvikles i et tværfagligt samarbejde mellem ØKF, TMF og SOF. Projektledelsen forankres i KEJD, ØKF.

#### Inddragelse og dialog med aktører

Der sikres inddragelse af beboere og lokale aktører gennem følgegruppemøder, aktiviteter i området (bl.a. fælles affaldsindsats), individuel dialog mv.

#### Socialfaglig indsats for beboerne

Afklaring af behov og bistand til de beboere, der har behov for det og ønske om det. Dette spor er todelt:

#### *Socialforvaltningens arbejde*

Det er Socialforvaltningens erfaring fra lignende situationer, hvor udsatte borgere eksempelvis skal hjælpes videre, at kontinuerlig socialfaglig tilstedeværelse giver tryghed for den enkelte beboer og bedst mulighed for at lave individuelt tilpassede løsninger. Hjemløseenheden vil med ét årsværk kunne udføre ekstra gadeplansindsats og dermed være til stede i området, vejlede samt understøtte borgerens behov ift. kommunens funktioner. Årsværket vil også indgå i det tværgående projektsamarbejde.

#### *Brobyggende arbejde fra lokal civilsamfundsaktør*

Der indgås et samarbejde med en civilsamfundsaktør, som har kendskab til lokalområdet. Civilsamfundsaktøren skal bidrage til brobygning mellem kommunen og de socialt udsatte.

#### Tekniske og miljømæssige undersøgelser

Området er tidligere losseplads/affaldsdepot. For at kunne konkretisere hvilke fremtidsscenarier, der er mulige, er der behov for at foretage jordundersøgelser mhp. at afdække

forureningsniveauet i området. Dertil skal der foretages geotekniske undersøgelser, der skal vurdere, hvad området/grunden kan bære bygge- og konstruktionsmæssigt.

### Juridiske afklaringer

For at kunne konkretisere mulige fremtidsscenerier for området er der behov for juridisk bistand til at afdække, hvad der er muligt fx indenfor strandbeskyttelseslinjen, som delvist dækker området. Strandbeskyttelseslinjen er en beskyttelse af kystnære områder i hele Danmark. I udgangspunktet er bebyggelse, der er opført eller ændret efter strandbeskyttelseslinjens ikrafttræden, ikke lovlig. Dertil er der behov for ekstern juridisk vurdering af spørgsmål om eventuel individuel hævde samt afklaring af ejerforhold med By & Havn. Dertil er der behov for afdækning af lovligpligtige aspekter for området, herunder brandsikring, kloakering, dagrenovation mv.

### Afdækning af fremtidsscenerier

Med afsæt i de tekniske og miljømæssige undersøgelser samt juridiske vurderinger skal der udpeges konkrete løsningsspor, der vil kunne undersøges og prissættes yderligere i en planlægningsfase. For at finde de bedste løsninger indsamles der erfaringer fra lignende indsatser i KK og andre kommuner.

## Økonomi

**Tabel 1. Oversigt over ønskede aktiviteter på service**

1.000 kr., 2024 p/l	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Screeningsbevilling	Service	3.850	2.650	0	0	<b>6.500</b>
<b>Udgifter i alt (netto)</b>		<b>3.850</b>	<b>2.650</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.500</b>

## Risikovurdering og proces

### Risici

- Der er usikkerhed om omfanget af den sociale indsats ifm. projektet. Der kan blive behov for at afsætte ekstra midler hertil.
- Usikkerhed i projektets udvikling kan lede til tilpasning af projektleverancer.

### Proces

- Der er i 2023 igangsat dialog med beboere i form af et borgermøde med deltagelse af borgmestre samt opfølgende følgegruppemøder. Beboerne har en forventning om, at de skal involveres i processen om den videre udvikling af området. Af hensyn til den nuværende dialog og tillid beboere og kommune imellem er det vigtigt, at der sikres finansiering til det videre arbejde nu.
- Fremlæggelse af et budgetnotat om en planlægningsfase forventeligt til OFS 24/25.
- Der pågår dialog med By & Havn om kommunal overtagelse af området. Borgerrepræsentationen vil blive forelagt en eventuel aftale.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter til service**

1.000 kr., 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ udgift	2024	2025	2026	2027	I alt
Projektledelse, teknisk og juridisk rådgivning, samt dialogmøder mv.	ØU	1170 - KEID, Service	Udgift	2.287	1.087	0	0	<b>3.374</b>
Projektdeltagelse, samt socialfaglig indsats og brobygning	SUD	3210 - Udsatte voksne (SOF)	Udgift	800	800	0	0	<b>1.600</b>
Projektdeltagelse samt faglig rådgivning og affaldsindsats. TMF	TMU	1000 - Ordinær drift (TMU)	Udgift	763	763	0	0	<b>1.526</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>3.850</b>	<b>2.650</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.500</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydele

Bydækkende: <input type="checkbox"/>											
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input checked="" type="checkbox"/>	Valby	<input type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>	Udenbys	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		
Adresse	Guldkysten og Renden ligger sammen med daghaven H/F Musikbyen, på matr.nr. 568, Kongens Enghave, København.										

### Høring

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

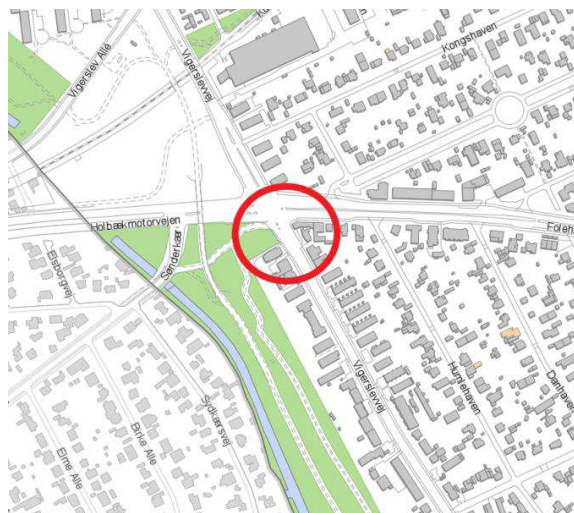
Kgs. Enghave Lokaludvalg samt lokale beboere og interessenter inddrages løbende igennem følgegruppemøder.

### Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til aktiviteten.



## TM023 Tilkøb til Vejdirektoratets projekt: Trafiksikkerhed og cykeltiltag Folehaven-Vigerslevvej, Valby



### Fortrolighed

Budgetnotatet er et tilkøb til Vejdirektoratets krydsombygning. Projektet er endnu ikke færdigprojekteret og således er Københavns Kommunes andel ikke endelig forhandlet færdig med Vejdirektoratet. Budgetnotatet giver forvaltningen mulighed for at forhandle en attraktiv og rettidig løsning med Vejdirektoratet.

### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på deres budgetseminar den 27.-28. februar 2023 et budgetnotat vedr. tilkøb til Vejdirektoratets ombygning af krydset Folehaven-Vigerslevvej, som del af budgetpakken "Cykelby og sikre skoleveje" til Budget 2024.

Vejdirektoratet har udpeget statsvejskrydset Folehaven-Vigerslevvej som ulykkesbelastet og har derfor igangsat et projekt om at øge trafikikkerheden i krydset. Politiet har i perioden 2017-2021 registreret 5 personskadeulykker og 28 Materielskadeulykker.

Tilkøbet vil give Københavns Kommune væsentlig indflydelse på projektets udformning, og bl.a. give mulighed for en mere helhedsorienteret løsning, hvor der sikres mere sikker og tryk tilslutning af stien fra den nye cykelbro over Folehaven, samt skabe en bedre tilslutning til Vigerslevvej Syd og mere tryk for fodgængere og cyklister. Gennemføres Vejdirektoratets projekt uden deltagelse fra Københavns Kommune vil projektet formodentligt alene blive gennemført ved at reducerer risikoen for højresvingsulykker fra Vigerslevvej mod Holbækmotorvejen.

### Rettidig omhu

Vejdirektoratet ombygger et ulykkesbelastet kryds ved Holbækmotorvejen (Folehaven - Vigerslevvej). Der vil være stor synergi i at vi samtidig får tilpasset cykelstien fra Hvidovre og Vigerslevvejs sydlige del til nutidig trafik. Det vil give optimal udnyttelse af kommunens arealer at ombygge samtidig fremfor efter Vejdirektoratet har afsluttet deres ombygning. Endvidere vil der være en besparelse ved at projektet gennemføres samtidigt med Vejdirektoratets projekt. Under forudsætning af at Vejdirektoratet, såfremt der ikke bevilges penge fra Københavns Kommune, udfører en minimumsløsning for deres projekt, vurderes et efterfølgende projekt at koste ca. 7-10



mio. kr., såfremt det først udføres, når Vejdirektoratet har afsluttet deres projekt på stedet. Der er således en besparelse på at sikre samtidighed i anlægsprojektet og sikre en helhedsorienteret løsning på estimeret ca. 4-7 mio. kr. Hertil skal tillægges dobbeltgene for trafikanterne, da der skal bygges i krydset i to omgange.

Cykel og gangbroen over Folehaven blev etableret med en tilslutning til krydset, som fører cyklisterne ind i krydset på en måde, der har vist sig at øge risikoen for højresvingsulykker. Der er i dag seks vejbaner i krydset Folehaven-Vigerslevvej fra syd, hvilket gør forholdene uoverskuelige for særligt cyklister og fodgængere. Lokalområdet og Valby Lokaludvalg har siden opførelse af cykel og gangbroen over Folehaven efterspurgt bedre forhold for cyklister i selve krydset.

Såfremt projektet gennemføres i samarbejde mellem Vejdirektoratet og Københavns Kommune, vil der blive etableret en sammenhængende, tryk og sikker udformning af krydset, og tilsluttende veje og stier.

Det vil medføre en væsentlig fordyrelse at etablere trafiksikkerhedsløsningerne på et senere tidspunkt da der ved den samlede løsning vil være nogle synergier, der ikke kan opnås uden samlet koordinering. Derudover vil resultatet ikke blive en ligeså gennearbejdet og "helstøbt" løsning, da det ikke vil være muligt for Københavns Kommune at etablere alle dele, da kommunen ikke kan ændre i selve krydset, da der er tale om en statslig vej.

## **Indhold**

Budgetnotatet indeholder et tilkøb til Vejdirektoratets projekt. Det forventes, at Vejdirektoratet vil være projektleder på det samlede projekt, og at Københavns Kommunes andel primært vil være at deltage i en projektgruppe samt betale en mindre del af projektet, der ligger udenfor selve krydset.

Det samlede projekt omhandler trafiksikkerhed i selve krydset. Herunder løsning af konflikten mellem højresvingende biler og ligeudkørende cyklister.

Københavns Kommunes formål med at gå med i projektet er,

- at kommunen får indflydelse på udformning af løsningen i krydset.
- at projektet bliver en bredere løsning, der også dækker cykelstier ved krydset samt tilslutningen til krydset fra cykel/gangbroen, som ikke er en del af Vejdirektoratets ressortområde.
- reducere antallet af vognbaner i Vigerslevvejs sydlige tilslutning til krydset.

Såfremt Københavns kommune ikke gennemfører tilkøbet, vil Vigerslev vejs sydlige tilslutning formodentlig ikke blive "nedbygget" til fire spor, ligesom trygheden og sikkerheden i forbindelse med tilslutningen fra Hvidovre/Cykelbroen ikke bliver håndteret. Begge dele har et stort fokus hos Områdefornyelsen og lokaludvalget.

Uden tilkøbet, vil det således formodentlig alene være konflikten mellem højresvingende biler fra nord, ud mod motorvejen og ligeudkørende cyklister der vil blive håndteret, med et stort fokus på bilernes fremkommelighed i krydset. Vejdirektoratets projekt vil således alene betyde ombygning i krydsets nord-vestlige hjørne, uden hensyn til tilslutningen af Hvidovre vejs sydlige del og stiforbindelsen.

Forhandlingerne med Vejdirektoratet om den korrekte løsning pågår. Vejdirektoratet har udpeget en rådgiver, som arbejder med en samlet løsning, der tilgodeser såvel de statslige som de kommunale hensyn og ønsker for at skabe en sikker udformning af såvel cykelstier, kryds og tilsluttende veje.



Det forventes ikke, at projektet får konsekvenser for antallet af bil- og cykelparkeringspladser. Afhængigt af økonomi og forhandling med Vejdirektoratet vil der være mulighed for at plante yderligere træer, end dem der var i forvejen ved Vigerslevvej.

Indsnævring af den sydlige tilslutning til krydset vurderes ikke at have betydning for trafikafviklingen fra syd, men vil give mulighed for forbedringer for trafikafviklingen i andre dele af krydset, bl.a. på grund af kortere tid til at rømme krydset for fodgængere i det kortere fodgængerfelt.

Teknik- og Miljøudvalget forventes at få forelagt en indstilling om godkendelse af projektforslag samt frigivelse af anlægsmidler tidligst primo 2024, afhængig af fremdrift i Vejdirektoratets projektering.

### Økonomi

Midler til anlæg er placeret i 2024-2025, da Københavns Kommune bidrager med finansiering til et projekt udført af Vejdirektoratet.

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2024-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. Driftsudgifterne benyttes til drift af begrønning, eventuelle træer, heller mm. Da projektet ikke er endelig kendt, er driftsudgifterne et groft skøn.

Initiativet forventes ibrugtaget i december 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Anlæg	Anlæg	1.000	2.000			3.000
- Afledt drift og vedligehold	Service			30	30	60
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>2.000</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>3.060</b>

### Risikovurdering

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



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
Tilkøb til Vejdirektoratet	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.000	2.000			3.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			30	30	60	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

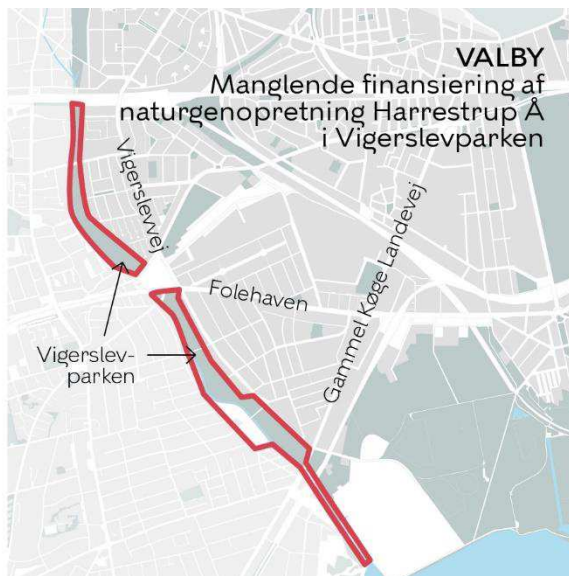
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM099 Naturgenopretning af Harrestrup Å i Vigerslevparken, Valby



### Need to

Borgerrepræsentationen har besluttet at gennemføre et naturgenopretningsprojekt i sammenhæng med kapacitetsprojektet i Harrestrup Å. En række skærpede krav og domsafsigelse fra Højesteret har betydet væsentlige merudgifter for projektet. Der er på den baggrund behov for tillægsbevilling på 48 mio. kr. for at gennemføre projektet, som det er projekteret.

Kommunen er forpligtet til at skabe godt økologisk potentiale i vandløbet for at opfylde EU's Vandrammedirektiv, som også fremgår af dansk lovgivning i vandområdeplanerne. Dette projekt bidrager til at opnå målet. For at opnå målsætningerne i vandområdeplanerne vil det kræve andre indsatser, som forbedrer vandkvaliteten, men dette projekt bidrager til en forbedret økologisk tilstand. De elementer, som forbedrer den økologiske tilstand, indgår som need to i dette budgetnotat. De elementer, som forbedrer adgangen og oplevelsen af parken, er rettidig omhu, idet der er en besparelse ved at anlægge dette samtidig med need to-projektet. Det vurderes dog også usandsynligt, at der kan opnås myndighedstilladelser til at arbejde i selve vandløbet ad flere omgang.

Forvaltningen anbefaler, at rettidig omhu tilvælges, så det samlede oprindelige projekt kan gennemføres som planlagt. Et fravalg af rettidig omhu vil medføre behov for ny projektering af dele af projektet og vil medføre forsinkelser for projektet og kan dermed skabe udfordringer i samarbejdet med de øvrige kommuner.

### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 12. juni 2023 at henvise et budgetnotat på den manglende finansiering af anlægsprojektet Naturgenopretning af Harrestrup Å i Vigerslevparken til forhandlingerne om budget 2024.

I alt har Borgerrepræsentationen afsat 70,9 mio. kr. til naturgenopretning af Harrestrup Å i Vigerslevparken. Projektet blev besluttet og igangsat med Budget 2011 (A, B, C og F) (BR 7. oktober 2010), Budget 2012 (A, B, C, F, I, O og V) (BR 6. oktober 2011), Budget 2013 (A, B, F, I og Ø) (BR 4. oktober 2012) og Budget 2014 (A, B, F, O og Ø) (BR 3. oktober 2013).



Borgerrepræsentationen besluttede den 21. september 2017 at sammenlægge projekterne om naturgenopretning af Harrestrup Å i Vigerslevparken og om skybrudshåndtering i Vigerslevparken og Harrestrup Å. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 18. december 2020, at anlægsprojektet Harrestrup Å i Vigerslevparken kunne igangsætte en Miljøvurdering (tidligere VVM) for projektet.

Miljøvurderingen er den 6. juni 2023 godkendt af Hvidovre Kommune, og Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 19. juni 2023 at sende miljøvurderingen i offentlig høring.

### **Indhold**

Kommunen er forpligtet i et juridisk bindende samarbejde til at leve op til formålet om Kapacitetsprojekt for Harrestrup Å, som håndterer skybrud i vandløbet.

Naturgenopretningsprojektet og skybrudsprojektet er projekteret som et samlet projekt og er planlagt til at blive udført som ét samlet projekt. Projektet er beliggende længst nedstrøms på vandløbet og er derfor et nøgleprojekt, som skal håndtere alt vandet, der afledes igennem vandløbet. Der tilvejebringes over 250.000m<sup>3</sup> volumen i parken.

Naturgenopretningsprojektet realiseres samtidig med, at Vigerslevparken og Harrestrup Å indrettes til at kunne håndtere skybrudsvandet, så vandet ikke oversvømmer de omkringliggende byområder i Valby og Hvidovre. Skybrudssikringen etableres som Kapacitetsprojektet for Harrestrup Å, som er Danmarks største klimatilpasningsprojekt. Der er afsat i alt 188,9 mio. kr. til det samlede naturgenopretnings- og skybrudsprojekt.

Projektet forventer væsentlige merudgifter som følge af skærpede krav, miljøhensyn og en højesteretsdom. Anlægsprojektet fremgår derfor af risikolisten.

I forbindelse med udarbejdelsen af miljøvurderingen er en række skærpede krav til anlægsmetode blevet klarlagt og metoden til at tage de nødvendige miljøhensyn. Særligt hensynet til Natura 2000-området ved Kalveboderne, hvor Harrestrup Å har sit udløb, fordyrer anlægsarbejdet. Det vil blive nødvendigt at pumpe meget store mængder vand forbi byggegruberne under anlæg for at undgå større spredning af sediment til Kalveboderne, da dette kan påvirke den beskyttede natur negativt.

Vandløbet Harrestrup Å har tidligere haft status som et spildevandsteknisk anlæg. Selvom det siden 1990'erne igen har haft status af vandløb, så bærer både vandløb og Vigerslevparken stadig præg af at være et teknisk anlæg. Det betyder, at der er en række store bygværker, kloakker og ledninger til spildevand, som skal tilpasses det nye vandløb.

Hertil kommer, at flytning og tilpasning af fremmedledninger (fx bygværker, kloakker og ledninger til spildevand) mod forventning skal finansieres af anlægsprojektet. Dette som følge af en højesteretsdom fra 2022, som betyder, at forvaltningen ikke kan foretage omlægninger af ledninger efter gæsteprincippet, hvor ledningsejer betaler for omlægning. Udgiften til tilpasning og omlægning skal derfor finansieres af projektet, hvilket ikke var en del af projektets forudsætninger. Det forventes at medføre en øget merudgift. Disse to forhold bidrager til, at projektet skal have tilført midler for at kunne gennemføres som besluttet i sin fulde udstrækning.



Skybrudselementerne af projektet finansieres via medfinansieringsordningen for takstmidler under samarbejdet for Kapacitetsprojekt for Harrestrup Å. Kapacitetsprojektet er et samarbejde imellem ti kommuner og deres fire forsyningsselskaber. Der skal tilføres et beløb på over 50 mio. kr. til disse elementer. Teknik- og Miljøforvaltningen vil fremlægge en indstilling med godkendelse af forhøjelse af bevillingen til skybrudselementerne i efteråret 2023.

For at kunne gennemføre naturgenopretningsprojektet skal der tilføres en tillægsbevilling på 48 mio. kr. for at kunne gennemføre projektet i sin fulde udstrækning og for at opnå de nødvendige myndighedskrav. Heraf udgør 41,4 mio. kr. need to-projekt og 6,6 mio. kr. som rettidig omhu.

Anlægsudgifterne, der er forbundet med de tiltag og udgifter, som den manglende finansiering skal dække, vil hovedsageligt skulle realiseres i 2025-2028. Det er dog nødvendigt at have tilsagn om finansieringen ifm. Budget 2024 for at kunne fortætte den videre projektering, indhente myndighedsgodkendelser og minimere forsinkelser mest muligt. Der er fokus fra de ni andre kommuner – særligt Hvidovre – som har interesse i en samlet løsning, som sikrer de omkringliggende byområder imod oversvømmelser fra vandløbet. Fravalg af tilvalg med rettidig omhu (scenarie 2) vil betyde en forsinkelse på op til et år, og derfor også forsinke skybrudssikringen og implementering af det samlede kapacitetsprojekt for Harrestrup Å. Forvaltningen forventer, at det kan skabe udfordringer i samarbejdet med de øvrige kommuner i projektet.

***Need to (scenarie 1): Opfyldelse af miljøkrav, omlægning og tilpasning af tekniske anlæg (41,4 mio. kr. i anlæg)***

Dette projekt sikrer, at de dele af projektet, der omhandler vandløbet kan gennemføres. Der sikres derfor, at projektet kan opnå det planlagte vandløbsprofil, med slyngninger og fjernelse af fliser, som kan forbedre biodiversiteten i vandløbet ved at skabe levesteder for dyr og planter i vandløbet. Projektet kan med denne bevilling gennemføre de nødvendige omlægningsarbejder af ledninger og bygværker, samt håndtere vandet i vandløbet under anlægsfasen, som er et myndighedskrav til projektet.

Såfremt der ikke afsættes bevilling til need to-projektet er der risiko for, at projektet ikke kan opnå de nødvendige myndighedstilladelser, da fx Dansk Naturfredningsforening lægger vægt på den øgede naturværdi, som naturgenopretningen medfører, som skal holdes op imod anlægsarbejdernes negative påvirkning med fældning af træer og lignende.

Det vurderes muligt at opnå myndighedstilladelserne til projektet selv med fravalg af rettidig omhu, men det vil medføre en større lokal modstand, da de fravalgte elementer netop bidrager til en bedre oplevelse af parken, og da adgangen til og oplevelsen af naturen har været et bærende element i naturgenopretningsprojektet fra start.

Såfremt der ikke afsættes finansiering til rettidig omhu-projektet, er det endvidere nødvendigt at gennemføre en ny projektering, og der skal udarbejdes en ny miljøvurdering for need to-projektet. Det vurderes, at kommunen vil stå med en estimeret merudgift på 4 mio. kr. til omprojektering, samt at det vil medføre en forsinkelse på op til



et år og kræve fornyet politisk behandling af miljøvurderingen i både Hvidovre og Københavns Kommune. Såfremt der afsættes midler til rettidig omhu-projektet, er det ikke nødvendigt at afholde udgifter til en ny miljøvurdering, hvormed der er en besparelse på 4 mio. kr. på rettidig omhu-projektet. Forvaltningen anbefaler derfor, at der bevilliges midler til rettidig omhu-projektet.

### ***Tilvalg af Rettidig omhu (scenarie 2): Naturprojektet gennemføres som projekteret (48,0 mio. kr. i anlæg)***

Med scenarie 2 bevilliges yderligere 6,6 mio. kr. således, at der samlet afsættes de fulde 48 mio. kr. nu, så projektet kan gennemføres som planlagt. Det vil betyde, at miljøvurderingen vil kunne gennemføres som planlagt uden ændringer, og at vandløbet både kan indrettes til håndtering af skybrudsvand og til gavn for naturen.

Med tilvalg af rettidig omhu-projektet anlægges de tiltag, som er planlagt gennemført i naturgenopretningsprojektet. Det er elementer til gavn for parkens brugere, hvor der anlægges tre nye broer over vandløbet og åbnes for en eksisterende. Der etableres brodæk, så vandløbet kan opleves tættere på. Der etableres ny beplantning som erstatning for det, der fældes, samt etablering af et nyt stiforløb langs med vandløbet. Det er ligeledes muligt at nedskalere på elementer i vandløbet, som forbedrer biodiversiteten, herunder flere skjulesten til fauna og gydegrus. Disse elementer har ikke ophæng i vandområdeplaner og er derfor ikke vurderet til at være need to. Det vil dog medføre en markant forringelse af projektet, og af hvordan parkens brugere vil opleve det færdige projekt. Det vurderes usandsynligt at komme tilbage og etablere elementerne i vandløbet på et senere tidspunkt, da hensyn til natur og myndighedskrav både medfører store begrænsninger og vil give ekstra udgifter til ombygningen af vandløbet, som vurderes til ca. 15 mio. kr. Den øgede udgift til anlægsarbejder ved ikke at anlægge need to og rettidig omhu samtidig, skyldes i høj grad, at der i to omgange skal opstilles en række pumpeløsninger for at tørlægge vandløbet under anlæg.

Projektet har været undervejs i ca. 12 år, og der har igennem flere år været en dialog med lokale interessenter og borgere. Elementerne til byrumsforbedringer med nye broer og et stisystem bidrager i høj grad til den oplevede værdi af projektet. Broer og stier er indarbejdet i forhold til fredningen, da de indgår i den seneste udviklingsplan for Vigerslevparken fra 2022. Et fravalg af byrumselementer forventes derfor at give modstand fra parkens brugere og kan potentielt skabe usikkerhed om hele projektets gennemførelse, da det vil være en ændring af projektets forudsætninger i forhold til adgang for parkens brugere, naturorganisationer, tidsplanen og fredningens udviklingsplan. Naturgenopretningsprojektet er ud over at forbedre vandløbets udformning også at åbne for adgangen og oplevelsen af naturen. Ved at fravælge dette, går i høj grad på kompromis med hele det arbejde, som ligger tilbage fra helhedsplan for Harrestrup Å, som blev udarbejdet tilbage i 2011-2012. Naturgenopretningsselementerne er desuden indskrevet i Kapacitetsprojektet for Harrestrup Å og indgår som et kompromis for, at Københavns Kommune valgte at indgå det forpligtende samarbejde med de ni andre kommuner vandløbet gennemløber. Ved at fjerne disse elementer ændres baggrunden og grundlaget for Københavns Kommune for at indgå i kapacitetsplanen.





Der er i dag en række trampestier i parken, som er opstået af den daglige brug. Ved ikke at etablere rettidig omhu-elementer forringes oplevelsen af parken, og det kan medføre u hensigtsmæssige selvgroede stier på toppen af de kommende diger, hvilket kan ødelægge og erodere disse diger.

Rettidig omhu er følgende:

	(1.000 kr. - 2024 p/l)
<b>Byrumsforbedringer</b>	
Brodæk	
Ny bro ud for Kirsebærhaven	
Ny bro ml Vigerslev Allé og Landlystvej	
Ny bro ml Landlystvej og Hvidovre Station	
Åbning af HOFORs interne gangbro syd for Åmarken Station Beplantning	
<b>Vandløb</b>	
Ca. 15 % af fliserne forbliver i vandløbet, hvis ikke dette tilkøb vælges.	900
Ekstra tiltag for biodiversitet med fx gydegrus og udlægning af skjulesten	
Byggepladsomkostninger og udgifter til tørlægning under anlægsfase	2.700
I alt	10.600
Besparelse som følge af at der ikke skal tilføres ny miljøvurdering	-4.000
<b>I alt</b>	<b>6.600</b>

De to scenarier er gensidigt udelukkende.

Det samlede naturgenopretnings- og skybrudsprojekt forventes implementeringen af budgetnotatets indhold ibrugtaget i december 2028. Forvaltningen vil fremlægge en kvalificeret tidsplan i forbindelse med godkendelse af projektforslaget, forventet ultimo 2023. Det vurderes kun muligt at foretage arbejderne i vandløbet i sommerhalvåret, da der om vinteren er høj vandstand i vandløbet. Dette vil derfor også sætte begrænsninger for anlægsarbejdet i vandløbet.

### Økonomi

Det samlede anlægsprojekt har estimerede anlægsudgifter på i alt 48,0 mio. kr. i perioden 2024-2028. Heraf udgør 41,4 mio. kr. need to-projektet og 6,6 mio. kr. rettidig omhu-projektet.

Finansieringen af det samlede naturgenopretningsprojektet indeholder ikke midler til afledt drift og vedligehold. Dette skyldes, at ved projektets vedtagelse var det kommunens praksis, at afledt drift blev afsat efter projektering. Derfor skal der afsættes midler til afledt drift.

Det samlede naturgenopretnings- og skybrudsprojekt forventes ibrugtaget i december 2028. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2028 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



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

Aktivitet ri forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings -område	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Need to: Opfyldelse af miljøkrav og omlægning og tilpasning af tekniske anlæg</i>								
- Anlæg	Anlæg	6.200	5.225	8.600	8.600	8.775	4.000	41.400
- Afledt drift og vedligehold	Service			570	640	710	780	2.700
<b>Udgifter i alt</b>		<b>6.200</b>	<b>5.225</b>	<b>9.170</b>	<b>9.240</b>	<b>9.485</b>	<b>4.780</b>	<b>44.100</b>

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2**

Aktivitet ri forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings -område	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Tilvalg af rettidig omhu: Naturgenopretningen gennemføres som projekteret</i>								
- Anlæg	Anlæg	3.000	12.000	11.000	11.000	11.000		48.000
- Afledt drift og vedligehold	Service			617	734	850	967	3.168
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.000</b>	<b>12.000</b>	<b>11.617</b>	<b>11.734</b>	<b>11.850</b>	<b>967</b>	<b>51.168</b>

### Klima

Der er ikke udregnet udledt CO<sub>2</sub> som en konsekvens af etableringen af naturgenopretningsprojektet.

Der kan ikke på nuværende tidspunkt regnes udledt CO<sub>2</sub> som en konsekvens af de tiltag, der skal finansieres af tillægsbevillingen.

### Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<b>Anlægsudgifter need to</b>										
- Projektering	TMU	2000 - Ord inær anlæg	3.100	463	600	600	600	200	5.563	5.563*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg		4.300	7.400	7.400	7.575	3.600	30.275	30.275*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	3.100	462	600	600	600	200	5.562	5.562*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>6.200</b>	<b>5.225</b>	<b>8.600</b>	<b>8.600</b>	<b>8.775</b>	<b>4.000</b>	<b>41.400</b>	<b>41.400*</b>
<b>Afledte serviceudgifter Need to</b>										
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			570	640	710	780	2.700	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>570</b>	<b>640</b>	<b>710</b>	<b>780</b>	<b>2.700</b>	

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<b>Anlægsudgifter need to + rettidig omhu</b>										
- Projektering	TMU	2000 - Ord inær anlæg	1.500	1.304	750	750	750		5.054	5.054*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg		10.000	9.500	9.500	9.500		38.500	38.500*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.500	696	750	750	750		4.446	4.446*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>3.000</b>	<b>12.000</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>	<b>0</b>	<b>48.000</b>	<b>48.000*</b>
<b>Afledte serviceudgifter Need to + rettidig omhu</b>										
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			617	734	850	967	3.168	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>617</b>	<b>734</b>	<b>850</b>	<b>967</b>	<b>3.168</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er i budgetterne 2011-2014 samlet afsat i alt 70,9 mio. kr. til naturgenopretningsprojektet Harrestrup Å i Vigerslevparken.

**Tabel 3. Overblik over midler på ordinært anlæg til naturgenopretning**

(1.000 kr., løbende p/l)	2011	2012	2013	2014
Budget 2011	3.300			
Budget 2012		16.200		
Budget 2013			1.100	
Budget 2014				50.300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.300</b>	<b>16.200</b>	<b>1.100</b>	<b>50.300</b>

Der er i forbindelse med projektpakke 2018 for klimatilpasnings- og skybrudsprojekter og projektpakke "Igangsættelse af otte skybrudsprojekter" i 2019 afsat samlet 118 mio. kr. til skybrudshåndtering i Vigerslevparken.

**Tabel 4. Overblik over takstmidler til medfinansieringsprojektet og Kapacitetsprojektet**

(1.000 kr., løbende p/l)	2011	2014
Projektpakke 2018	93.500	
Igangsættelse af otte skybrudsprojekter, 2019		24.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>93.500</b>	<b>24.000</b>

## TM129 Supercykelsti - Kystbaneruten, Østerbro (rettidig omhu)



### Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansøgt den nationale Cykelpulje 2023 om medfinansiering af seks cykelinfrastrukturprojekter, jf. Teknik- og Miljøudvalgets beslutning på udvalgsmødet den 27. marts 2023. Vejdirektoratet har den 16. juni 2023 givet tilsagn om 4,5 mio. kr. i tilskud til projektet "Supercykelsti - Kystbaneruten".

På baggrund af Vejdirektoratets tilsagn har Københavns Kommune udarbejdet et budgetnotat om kommunens egenfinansiering af projektet.

Rettidig omhu
---------------

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en væsentlig statslig medfinansiering på 4,5 mio. kr.
--

### Indhold

Budgetnotatet dækker Københavns Kommunes egenfinansiering af projektet Supercykelsti - Kystbaneruten. Kystbaneruten er en planlagt Supercykelsti, der løber langs Strandvejen på strækningen mellem Svanemøllen Station og kommunegrænsen til Gentofte.

Derudover indeholder budgetnotatet to tilvalgsprojekter, der har synergi til anlægsprojektet: Forbedret busfremkommelighed for buslinje 1A, 23 og 164 og biodiversitet/begrønning af Strandvejen mellem Dessaus Boulevard og Tuborgvej. Tilvalgene er ikke omfattet af rettidig omhu.

Gentofte Kommune har i 2022 afsat 13 mio. kr. til forbedringer på strækningen. Hvis Københavns Kommune gennemfører anlægsmæssige forbedringer, kan ruten forventeligt indvies som Supercykelsti i foråret 2027.

### Initiativ 1. Supercykelsti - Kystbaneruten (12,2 mio. kr. i anlæg)

Med initiativet etableres seks fremskudte busperroner ved fire stoppesteder på Strandvejen mellem Svanemøllen St. og kommunegrænsen mod Gentofte Kommune.



Formålet med busperronerne er at undgå konflikt mellem cyklister og af- og påstigere på Linje 1A, 23 og 164 og at øge cyklisters fremkommelighed på strækningen. I dag træder buspassagerer direkte ud på cykelstien, og cyklister skal holde tilbage. De seks busperroner etableres ved følgende fire stoppesteder på Strandvejen:

- Strandvænget (en busperron i nordgående retning)
- Strandøre (to busperroner)
- Gl. Vartov Vej (to busperroner)
- Tuborg Boulevard (en busperron i sydgående retning)

Busperronerne etableres med minimum to meter i bredden og 18 meter i længden. Den præcise bredde afklares i projekteringen og afhænger af de lokale forhold. Ud for busperronerne etableres et forstærket underlag, hvor busserne holder. Derudover foretages mindre justeringer i afmærkningen på vejbanen.

Foruden busperronerne etableres der en fremført cykelsti i sydgående retning i krydset Strandvejen/Tuborgvej for at øge trygheden og fremkommeligheden for cyklister i krydset. Af hensyn til trafikikkerheden ændres krydsudformningen for at undgå konflikt mellem højresvingende biler og ligeudkørende cyklister. Der kan etableres en separat højresvingsfase for biler i sydgående retning på bekostning af kapacitet i krydset. I projekteringen undersøges forskellige krydsudformninger, der kan etableres inden for anlægsrammen. De forskellige alternativer forelægges politisk i forbindelse med frigivelse af anlægsmidler og vurderes i henhold til Teknik- og Miljøforvaltningens vurderingsværktøj (præsenteret for Teknik- og Miljøudvalget 12. juni 2023).

Initiativet inkluderer også midler til fællestillag (bl.a. skiltning og afmærkning samt fodhvilere i kryds) på Københavns Kommunes del af strækningen og lancering af supercykelstien. Fællestillag og lancering koordineres med Gentofte Kommune.

Staten har givet tilsagn om støtte fra den nationale Cykelpulje på 4.493.616 kr. til projektet. For at kunne modtage støtten i henhold til Bekendtgørelse om pulje til cykelprojekter skal Københavns Kommune give accept af tilsagn senest et år fra tilsagnsdatoen og gennemføre projektet senest seks år fra tilsagnsdatoen den 16. juni 2023.

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

### ***Tilvalg 1. Yderligere busfremkommelighedstiltag på Strandvejen (2,6 mio. kr. i anlæg)***

På baggrund af ønske fra Økonomiforvaltningen har Movia udarbejdet forslag til forbedring af fremkommeligheden for busser på udvalgte korridorer med højfrekvent busdrift i Københavns Kommune. Linje 1A kører langs projektstrækningen for Supercykelstien Kystbaneruten på Strandvejen og er en højfrekvent buslinje med 8-10 afgang i spidstimen.

De fremskudte busperroner, som etableres i forbindelse med Initiativ 1, gavner både busfremkommeligheden og fremkommeligheden for cykler. Derudover er det muligt at anlægge yderligere forbedringer på strækningen, som udelukkende er til gavn for bustrafikken, og som dermed ikke er omfattet af supercykelstiprojektet.

Der er i dag busbane på dele af strækningen mellem Ryvangs Allé og Tuborgvej i indadgående retning og med projektet CO<sub>2</sub>-reduktion fra vejtrafikken i 2025 anlægges der busbane på hele strækningen mellem Ryvangs Alle og Tuborgvej. Der etableres et gatingsignal for busser i nordgående og sydgående retning i krydset ved Strandøre. I sydgående retning i krydset ved Strandøre etableres en busbane. Den eksisterende



venstresvingsbane omdannes til ligeud-bane for biler, og der etableres en ny venstresvingsbane på den eksisterende spærreflade i krydset. Signalstanderne flyttes og tilpasses den nye geometri.

Ved at anlægge yderligere forbedringer samtidig med supercykelstiprojektet opnås en større forbedring for fremkommeligheden for busser. Tiltagene forventes i kombination med tiltagene i Initiativ 1 at reducere rejsetiden på strækningen med 19-34 sekunder i sydgående retning og 33-45 sekunder i nordgående retning jf. Movias estimater.

Projektet Supercykelsti - Kystbaneruten har synergi med projektet CO<sub>2</sub>-reduktion fra vejtrafikken i 2025 fra Budget 2022, hvor hastigheden på de kommunale veje sænkes med 10 km/t.

Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at Københavns Politi kan give samtykke til de foreslåede tiltag.

Såfremt Initiativ 1 - Tilvalg 1 besluttet, frigives der 2,64 mio. kr. fra busfremkommelighedspuljen (under Økonomiudvalget) til fuld finansiering af tilvalgets anlægsomkostninger. Der kræves således ikke særskilt finansiering ved Budget 2024.

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

### **Tilvalg 2. Begrønning og træer på "overflødigt asfaltareal" på Strandvejen (7,5 mio. kr. i anlæg)**

Med etableringen af busperron og busbane i nordgående retning på strækningen mellem Dessaus Boulevard og Tuborgvej i Initiativ 1 frigøres et større asfaltareal mellem busbane og cykelsti, som markeres med opmærket spærreflade.

Med tilvalget fjernes den overflødigte asfalt, og der etableres en grøn siderabat ca. 135 meter lang og ca. 3,5 meter bred (samlet areal ca. 590 m<sup>2</sup>) mellem cykelstien og busbane. Den grønne siderabat adskiller cyklister fra den motoriserede trafik og skaber roligere omgivelser for cyklister på strækningen. Den grønne rabat etableres med træer, bunddække, græs og løg. Det er muligt at plante op til 15 træer på strækningen afhængigt af de præcise ledningsforhold i jord og luft. Den grønne rabat afgrænses mod kørebanen med kantsten og to rækker chaussésten.

Der er en eksisterende træerække på strækningen langs fortovet væk mod vejbanen. Ved at plante endnu en træerække ud mod vejbanen øges begrønning, bynatur og biodiversitet til gavn for det lokale område, borgere, fodgængere og cyklister.

Der ligger en vandledning på dele af strækningen, og det er en forudsætning for placeringen af træerne, at ledningsejer giver samtykke til, at der kan plantes træer i nærheden af ledningen.

#### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Forventet antal træer, der fældes	Forventet antal nye træer, der plantes	Forventet antal træer i projektområdet efter anlægsprojekt
35	0	Op til 15 træer	50

Tilvalget har ikke konsekvenser for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.





Initiativet (rettidig omhu) har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,2 mio. kr. (brutto) hhv. 7,7 mio. kr. (netto) i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,008 mio. kr. i 2026 og 0,02 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Midlerne dækker vintervedligehold af busperronerne.

Initiativet inkl. tilvalg 1 og 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,4 mio. kr. (brutto) hhv. 15,3 mio. kr. (netto) i perioden 2024-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2026 og 0,07 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Midlerne dækker vintervedligehold af busperronerne, vedligehold af det signaltekniske anlæg og afledt drift af grøn siderabat og 15 træer.

Initiativet uden tilvalg eller med tilvalg 1 forventes ibrugtaget i oktober 2026. Initiativet med tilvalg 2 og med eller uden tilvalg 1 forventes ibrugtaget i maj 2027.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Supercykelsti - Kystbaneruten</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.760	1.720	8.730		12.210
- Afledt drift og vedligehold	Service			8	15	23
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.760</b>	<b>1.720</b>	<b>8.738</b>	<b>15</b>	<b>12.233</b>
<b>Ekstern medfinansiering</b>		<b>-650</b>	<b>-630</b>	<b>-3.210</b>	<b>0</b>	<b>-4.490</b>
<b>Nettoudgifter for initiativ 1</b>		<b>1.110</b>	<b>1.090</b>	<b>5.528</b>	<b>15</b>	<b>7.743</b>
<i>Initiativ 1 - Tilvalg 1. Yderligere busfremkommelighedstiltag på Strandvejen</i>						
- Anlæg	Anlæg		500	2.140		2.640
- Afledt drift og vedligehold	Service			15	30	45
<b>Initiativ 1 - Tilvalg 1 i alt</b>		<b>0</b>	<b>500</b>	<b>2.155</b>	<b>30</b>	<b>2.685</b>
<b>- Frigives fra busfremkommelighedspuljen (under ØU)</b>	<b>Anlæg</b>		<b>-500</b>	<b>-2.140</b>		<b>-2.640</b>
<b>Nettoudgifter for initiativ 1 - Tilvalg 1 i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>45</b>
<i>Initiativ 1 - Tilvalg 2. Begrønning og træer på "overflødig asfaltareal" på Strandvejen</i>						
- Anlæg	Anlæg		500	2.600	4.445	7.545
- Afledt drift og vedligehold	Service				25	25
<b>Initiativ 1 - Tilvalg 2 i alt</b>		<b>0</b>	<b>500</b>	<b>2.600</b>	<b>4.470</b>	<b>7.570</b>
<b>Udgifter i alt (brutto)</b>	<b>Anlæg</b>	<b>1.760</b>	<b>2.720</b>	<b>13.493</b>	<b>4.515</b>	<b>22.488</b>
<b>Nettoudgifter i alt</b>		<b>1.110</b>	<b>1.590</b>	<b>8.143</b>	<b>4.515</b>	<b>15.358</b>

## Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO<sub>2</sub> kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO<sub>2</sub>-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er





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

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1	-	-	27,3
Tilvalg 1	-	-	6,9
Tilvalg 2	-	-	4,9

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

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. De væsentlige risici i projektet omfatter primært anlæg i krydset ved Strandvejen/Tuborgvej, hvor der i dag er meget trafik.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	Indtægt/udgift (I/U)	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	720	1.080	450		2.250	1.800*
- Udførsel, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			7.480		7.480	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.040	640	800		2.480	1.680*
- Projektering, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		200	300		500	100*
- Udførsel, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			1.540		1.540	
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		300	300		600	100*



- Projektering, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		200	300	100	600	100*	
- Udførsel, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			2.000	4.145	6.145		
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		300	300	200	800	100*	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>					<b>1.760</b>	<b>2.720</b>	<b>13.470</b>	<b>4.445</b>	<b>22.395</b>	<b>3.880*</b>
- Ekstern medfinansiering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I	-650	-630	-3.210		-4.490		
- Frigives fra busfremkommelighedspuljen (under ØU), initiativ 1, tilvalg 1	ØU	3126 - Økonomisk forvaltning anlæg	I		-500	-2.140		-2.640		
<b>Anlægsindtægter i alt</b>				<b>-650</b>	<b>-1.130</b>	<b>-5.350</b>	<b>0</b>	<b>-7.130</b>		
<b>Projektets nettoudgifter i alt</b>				<b>1.110</b>	<b>1.590</b>	<b>8.120</b>	<b>4.445</b>	<b>15.265</b>		
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U			8	15	23		
- Vedligehold og afledt drift, tilvalg 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U			15	30	45		
- Vedligehold og afledt drift, tilvalg 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U				25	25		
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>70</b>	<b>93</b>		

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest
Adresse/lokaltet: Strandvejen mellem Ryvangs Allé og Tuborgvej					

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## ØK55 Midler til anlægsfinansiering af Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum (Rettidig omhu)

### Baggrund

Tingbjerg er i rivende udvikling. En vigtig del af den fortsatte udvikling er at etablere bedre forbindelser til og fra området, der vil koble Tingbjerg bedre med den omkringliggende by og skabe øget flow igennem området. Behovet for en ny vejforbindelse vil stige i takt med udviklingen, da der flytter flere beboere til Tingbjerg, hvilket vil presse den eksisterende vejforbindelse yderligere.

Vejforbindelsen mellem Tingbjerg og Husum vil skulle gå igennem fredede områder og vil derfor kræve, at Folketinget vedtager en anlægslov der muliggør forbindelsen. Staten har tilkendegivet, at de er indstillede på at tilvejebringe lovgrundlaget og stå for etableringen af en vejforbindelse, men forudsætter, at Københavns Kommune finansierer etableringen og overtager driften. Med dette budgetnotat tilvejebringes den krævede finansiering.

Ved forhandlingerne om Budget 2023 blev screeningsbevillingen og hensigtsserklæringen om vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum ligeledes løftet som rettidig omhu.

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

### Rettidig omhu

Anlægget af vejforbindelsen er en forudsætning for at gennemføre den lovpligtige Udviklingsplan for Tingbjerg. Staten har stillet krav om, at der etableres en vejforbindelse til biler mellem Tingbjerg og Husum, før udviklingen af Bystævneparken kan indgå i Udviklingsplanen. Såfremt vejforbindelsen ikke anlægges, vil det forventeligt betyde, at almene boliger i Tingbjerg må sælges, for at efterleve loven.

De to boligorganisationer i Tingbjerg, fsb og SAB, har tilkendegivet at de vil støtte forbindelsen med 30 mio. kr. Det endelige tilsagn om medfinansiering er afhængig af politisk beslutning i boligorganisationerne.

### Indhold

I budget 2020 blev der i Københavns Kommune afsat midler til lovforberedende undersøgelser, herunder en VVM-undersøgelse, der skulle gennemføres af Vejdirektoratet på vegne af Københavns Kommune. Denne undersøgelse har været i høring i foråret 2022, hvor der har været afholdt tre borgermøder om projektet.

Vejdirektoratet har på baggrund VVM'en og dialog med myndigheder, interessenter og grundejere i området tilpasset projektet og miljøvurderet to løsningsforslag. Begge løsningsforslag for vejforbindelsen har tilslutning til Bystævnet i Husum og Ruten/Langhusvej i Tingbjerg i niveau. Vejforbindelsen er 17,5 meter bred og ca. 400 meter lang med en kørebane, fortov, cykelsti i hver retning. Vejen er desuden forberedt til eventuel fremtidig BRT (bus rapid transit) eller letbane. Vejen indrettes som en lokal vej med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

En vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum er et statsligt krav, hvis Københavns Kommune og de almene boligorganisationer vil have mulighed for at medregne

udviklingen af Bystævneparken i udviklingsplanen for Tingbjerg-Utterslevhuse. Udviklingen af Bystævneparken forventes at bidrage med ca. 1.100 boliger til Udviklingsplanen for Tingbjerg og bidrager herved med 10 pct. af den samlede nedbringelse af almene familieboliger. Hvis vejforbindelsen ikke etableres, vil et tilsvarende bidrag skulle findes i Tingbjerg. Her er der ikke muligt med yderligere fortætning, hvorfor de eneste muligheder forventeligt vil være frasalg eller nedrivning.

Den planlagte, nye vejforbindelse kan ikke undgå at påvirke området, den går igennem, der indeholder fortidsmindet Vestvolden, fungerer som rekreativt område og servicere en cykelpendlerrute. Der er derfor gennem design og planlægningen af vejforbindelsen udført en række afværgeforanstaltninger, der sigter imod enten helt at ophæve eller at formindske påvirkningerne.

Anlægget af vejforbindelsen bliver gennemført af Vejdirektoratet og forventes at tage ca. et år. Stisystemerne i området omlægges i denne periode, og det vil fortsat være muligt at krydse Vestvolden og Fæstningskanalen via den eksisterende stibro.

Anlægget af Bystævneforbindelsen vil skulle ske samtidig med den øvrige udvikling af Tingbjerg, hvor der i perioden frem til 2030 skal opføres over 1.000 nye boliger, flere nye daginstitutioner og en række øvrige anlægsarbejder. For at understøtte at Tingbjerg fortsat er et trygt og velfungerende byområde at bo i under udviklingen, og for at sikre at byggeprojekterne kan gennemføres sideløbende etableres der en fælles byggelogistik i Tingbjerg. Anlægget af Bystævneforbindelsen vil indgå i byggelogistikken og bidrage økonomisk til denne.

#### Følgeanlæg

Byudviklingen i Tingbjerg og Bystævneparken medfører alene en øget belastning af vejnettet i Husum Nord på et niveau, der kan kræve afværgeforanstaltninger. Bystævneforbindelsen omfordeler trafikken ind og ud af Tingbjerg og Bystævneparken og belaster det omkringliggende vejnet på nye måder. Etableringen af Bystævneforbindelsen og den følgende omfordeling af trafikken betyder, at de foranstaltninger, der var affødt af byudviklingen, ikke er nødvendige. Der vil dog som følge af byudviklingen og omfordelingen være behov for at etablere en række følgeanlæg til Bystævneforbindelsen, for at understøtte en effektiv og sikker trafikafvikling.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af trafikanalyser af Husum Nord vurderet, at der skal etableres to nye signalregulerede kryds på Bystævnet, hvor den nye vejforbindelse fra Tingbjerg lander. Dette som følge af en betydeligt øget trafik og en ændring at den primære brug af vejen. Brugen af det eksisterende kryds i Tingbjerg ændres også som følge af Bystævneforbindelsen og skal derfor tilpasses. Endelig vil krydset hvor den nye trafik fra Bystævneforbindelsen rammer Frederikssundsvej skulle tilpasses til en ny brug. Følgeanlæggenes placering fremgår af Bilag 1. Krydsene skal udformes, så de understøtter en fortsat effektiv afvikling af den offentlige trafik, særligt i krydset af Frederikssundsvej.

Det vil også være nødvendigt at tilpasse Ruten til den øgede brug, der følger af byudviklingen og den nye vejforbindelse. Tilpasningen skal understøtte trafiksikkerheden for skolebørn omkring Tingbjerg skole og sikre tilfredsstillende trafikafvikling i området. Byudviklingen i Tingbjerg pågår, herunder i og omkring Ruten, hvorfor en tilpasning af vejen ikke er mulig på nuværende tidspunkt. Der pågår ligeledes analyser af BRT/Letbane på en del af strækningen som kan påvirke en fremtidig udformning. Det er dog vigtigt,

blandt andet for den fortsatte trafiksikkerhed, at en sådan tilpasning gennemføres, når byudviklingen tillader det.

## Økonomi

Den samlede anlægsøkonomi for vejforbindelsen er estimeret til 169,2 mio. kr. fordelt på 118,9 mio. kr. til anlægsomkostninger og en pulje til uforudsete udgifter og risici på 50,3 mio. kr. Hertil indeholder notatet følgeanlæg til med en samlet anlægsøkonomi på 20 mio. kr.

Vejdirektoratet etablerer vejforbindelsen, og har derfor foretaget estimeringen af entreprenør-, arealerhvervelses- og projektledelsesudgifterne. Københavns Kommune har med baggrund i Vejdirektoratets udregning udregnet de tillæg, som kommunen selv ville pålægge et lignende kommunalt vejprojekt.

Der forventes for nuværende, at der gennemføres et udbud og en efterfølgende detailprojekteringen i 2023 og 2024, mens den efterfølgende anlægsfase forventes i at ligge i 2025 og 2026.

De to boligorganisationer i Tingbjerg, fsb og SAB, har tilkendegivet at de vil støtte forbindelsen økonomisk. Vejforbindelsen indgår i et samlet infrastrukturprojekt for Tingbjerg, som boligorganisationerne arbejder for sammen med Landsbyggefonden. Boligorganisationerne har tilkendegivet, at de forventer at afsætte 30 mio. kr. til medfinansiering af vejforbindelsen. Medfinansieringen er ikke indregnet i tabellen nedenfor. Såfremt boligorganisationerne medfinansierer anlægget, vil overskydende midler føres tilbage til kassen.

Ud over omkostningerne ved selve vejforbindelsen er det estimerede anlægsudgifter for følgeanlæggene på i alt 20 mio. kr. i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2027 og frem.

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

1.000 kr., 2024 p/l	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<b>Initiativ 1 - Bystævneforbindelsen</b>							
Anlæg af vejforbindelsen	Anlæg	5.945	26.754	53.509	32.700	0	<b>118.908</b>
Uforudsete udgifter og risici	Anlæg	2.516	11.321	22.643	13.837	0	<b>50.317</b>
Afledt drift og vedligehold	Service	0	0	0	600	1.200	<b>1.800</b>
<b>Bystævneforbindelsen i alt</b>		<b>8.461</b>	<b>38.075</b>	<b>76.152</b>	<b>47.137</b>	<b>1.200</b>	<b>171.025</b>
<b>Følgeanlæg</b>							
<i>Initiativ 2 - Bystævnet - Gadelandet</i>							
- Anlæg	Anlæg	430	770	2.195	1.855	0	<b>5.250</b>
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	0	0	29	58	<b>87</b>
<i>Initiativ 3 - Bystævnet - Kobbelvænget</i>							
- Anlæg	Anlæg	430	855	5.335	4.910	0	<b>11.530</b>
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	0	0	29	58	<b>87</b>
<i>Initiativ 4 - Storegårdsvej - Frederikssundsvej</i>							
- Anlæg	Anlæg	325	1.405	1.160	80	0	<b>2.970</b>
<i>Initiativ 5 - Ruten - Åkandevej</i>							

1.000 kr., 2024 p/l	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
- Anlæg	Anlæg	0	150	0	0	0	150
<b>Følgeanlæg i alt</b>		<b>1.185</b>	<b>3.180</b>	<b>8.690</b>	<b>6.903</b>	<b>116</b>	<b>20.074</b>
<b>Udgifter i alt (netto)</b>		<b>9.646</b>	<b>41.255</b>	<b>84.842</b>	<b>54.040</b>	<b>1.316</b>	<b>191.099</b>

## Klimapåvirkning

**Tabel 2. Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. m <sup>2</sup> pr. år (kg CO <sub>2</sub> e/ m <sup>2</sup> /år)	Udledning pr. år (ton CO <sub>2</sub> e/år)	Samlet udledning (ton CO <sub>2</sub> e)
Anlæg af bro mellem Tingbjerg og Husum	-	-	1.480,9

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

## Risikovurdering og proces

Vejforbindelsen er afhængig af, at staten tilvejebringer det nødvendige lovgrundlag og følgende affredninger. Københavns Kommune er i dialog med staten om udarbejdelse af en sådan anlægslov, og de lovforberedende undersøgelser er gennemført i 2021. Loven fremgår af lovkatologet for det kommende folketingsår.

Materiale mangel og inflation kan have stor betydning for den endelige anlægssum for projektet. Udviklingen af priserne i de kommende år er forbundet med store usikkerheder, og da selve anlægsarbejdet forventes udført i 2025 og 2026, kan der være afvigelser fra udregningerne foretaget i 2023.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at den overordnede risikovurdering for anlægget af følgeanlæggene er, at de er komplicerede og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg til disse.

Projektet kan gennemføres uden yderligere udvalgsbehandling.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Øvrige anlægsprojekter (ikke i ByK)**

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<b>Anlægsudgifter</b>								
<b>Initiativ 1 - Bystævneforbindelsen</b>								
Anlæg af vejforbindelsen	ØU	3126	5.945	26.754	53.509	32.700	<b>118.908</b>	
Uforudsete udgifter og risici	ØU	3126	2.516	11.321	22.643	13.837	<b>50.318</b>	
<b>Følgeanlæg</b>								
Initiativ 2 - Bystævnet-Gadelandet	TMU	2000	430	770	2.195	1.855	<b>5.250</b>	
Initiativ 3 - Bystævnet - Kobbelvænget	TMU	2000	430	855	5.335	4.910	<b>11.530</b>	
Initiativ 4 - Storegårdsvej - Frederikssundsvej	TMU	2000	325	1.405	1.160	80	<b>2.970</b>	
Initiativ 5 - Ruten - Åkandevej	TMU	2000	0	150	0	0	<b>150</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>9.646</b>	<b>41.256</b>	<b>84.842</b>	<b>53.382</b>	<b>189.125</b>	

\*) Udfyldes ikke ved ønske om planlægningsbevillinger.

\*\*) Ved opførsel af nye m<sup>2</sup>, skal der afsættes midler til vedligehold på bevillingen 1112 - Fælles ramme-puljer. Der afsættes 203,30 kr. (2024-priser) pr. nye m<sup>2</sup> fra det år, hvor byggeriet står færdigt. Beløbet dækker udvendigt vedligehold og tekniske installationer indvendigt. Kontakt KEJD ved spørgsmål.

Det estimeres, at den afledt drift af Bystævneforbindelse vil koste ca. 1,2 mio. kr. årligt og følgeanlæggene vil have en samlet afledt drift på 0,116 mio. kr. årligt. Det er pt estimeret med, at forbindelsen står færdig i medio 2027 og driften er beregnet fra medio 2027 og dækker således kun et halvt års drift i 2027. Såfremt anlægget står færdigt senere, vil det påvirke udgifterne.

**Tabel 4. TMF projektorganisation**

1.000 kr., 2024 p/l	Udvalg	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 2 - Bystævnet - Gadelandet</i>						
Projektering (ekstern)	TMU	230	370	260	120	980
Udførelse (ekstern)	TMU	0	0	1.615	1.615	3.230
Bygherreorganisation	TMU	200	400	320	120	1.040
<b>Initiativ 2 i alt</b>	TMU	<b>430</b>	<b>770</b>	<b>2.195</b>	<b>1.855</b>	<b>5.250</b>
<i>Initiativ 3 - Bystævnet - Kobbelvænget</i>						
Projektering (ekstern)	TMU	195	370	275	100	940
Udførelse (ekstern)	TMU	0	0	4.660	4.660	9.320
Bygherreorganisation	TMU	235	485	400	150	1.270
<b>Initiativ 3 i alt</b>	TMU	<b>430</b>	<b>855</b>	<b>5.335</b>	<b>4.910</b>	<b>11.530</b>
<i>Initiativ 4 - Storegårdsvej - Frederikssundsvej</i>						
Projektering (ekstern)	TMU	125	225	155	55	560
Udførelse (ekstern)	TMU	0	750	750	0	1.500
Bygherreorganisation	TMU	200	430	255	25	910
<b>Initiativ 4 i alt</b>	TMU	<b>325</b>	<b>1.405</b>	<b>1.160</b>	<b>80</b>	<b>2.970</b>
<b>TMF projektorganisering i alt</b>		<b>1.185</b>	<b>3.030</b>	<b>8.690</b>	<b>6.845</b>	<b>19.750</b>

**Tabel 5. Stjernemarkerede poster**

1.000 kr., 2024 p/l	Udvalg	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 2 - Bystævnet - Gadelandet</i>						
Projektering (ekstern)	TMU	230	370	140	0	740
Udførelse (ekstern)	TMU	0	0	0	0	0
Bygherreorganisation	TMU	200	400	200	0	800
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>430</b>	<b>770</b>	<b>340</b>	<b>0</b>	<b>1.540</b>
<i>Initiativ 3 - Bystævnet - Kobbelvænget</i>						
Projektering (ekstern)	TMU	195	370	175	0	740
Udførelse (ekstern)	TMU	0	0	0	0	0
Bygherreorganisation	TMU	235	485	250	0	970
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>430</b>	<b>855</b>	<b>425</b>	<b>0</b>	<b>1.710</b>
<i>Initiativ 4 - Storegårdsvej - Frederikssundsvej</i>						
Projektering (ekstern)	TMU	125	200	75	0	400
Udførelse (ekstern)	TMU	0	0	0	0	0
Bygherreorganisation	TMU	200	350	150	0	700
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>325</b>	<b>550</b>	<b>225</b>	<b>0</b>	<b>1.100</b>
<b>Stjernemarkerede poster i alt</b>		<b>1185</b>	<b>2175</b>	<b>990</b>	<b>0</b>	<b>4350</b>

**Tabel 6. Udgifter til service\***

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2027	2028	I alt	Varigt?
Initiativ 1 - afledt drift	ØU	1112	600	1.200	<b>1.800</b>	Ja
Initiativ 2 - afledt drift	ØU	1112	29	58	<b>87</b>	Ja
Initiativ 3 - afledt drift	ØU	1112	29	58	<b>87</b>	Ja
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>658</b>	<b>1.316</b>	<b>1974</b>	

\*Udgifter til afledt drift er varige.

**Øvrige tekniske oplysninger****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 type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input checked="" type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		
Adresse	4b, 5c, 1702, 3636, 7000x										

**Høring**

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

**Tidligere afsatte midler**

1.000 kr., løbende p/l	2020
Budgetaftale 2020	1.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.500</b>



## TM197 Tryghedsvagter under Teknik og Miljøforvaltningen



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat som indeholder ansættelse af fire tryghedsvagter i TMF som ikke samtænkes med støjvagten.

### Indhold

Med den nye lovgivning om tryghedsvagter, som trådte i kraft den 15. juni 2023, har kommuner nu mulighed for at anvende tryghedsvagter i det offentlige rum. Tryghedsvagterne skal bidrage til mere tryghed for borgere i det offentlige rum, særligt i områder med mange udendørs fester og større forsamlinger. Forsøget er 3-årigt og skattefinansieret. Ved at placere Tryghedsvagterne i Teknik og Miljøforvaltningen kan allerede etablerede klage- og sags gange fra andre tilsyn i nattelivet anvendes. Det vurderes at være fordrende for samarbejdet mellem de funktioner i forvaltningen som allerede findes i nattelivet.

Med vedtagelse af dette budgetnotat etableres en ny ordning med fire tryghedsvagter i TMF.

Den nye ordning med tryghedsvagter stiller specifikke krav til kommunen. Hvis kommunen beslutter at anvende ordningen skal der være; en klageindgang, vagterne skal have uniformer - kunne legitimere sig samt have en egentlig vagtuddannelse for at påtage sig opgaven. Tryghedsvagter har beføjelse i det offentlige rum. De skal have direkte kontakt til Politiet. De kan henstille personer, som forstyrrer den offentlige orden til at stoppe med det, og hvis det ikke efterkommes, tilkalde Politiet direkte. De har mulighed for at tage foto og video for at kunne dokumentere at den almene orden ikke respekteres.

Ved organisatorisk placering af tryghedsvagter i Teknik og Miljøforvaltningen vil indsatsen kunne samtænkes og koordineres med de eksisterende vagters opgaver. De vil kunne, både inden og under vagten, tilkalde hinanden til de områder hvor der er størst problemer med enten tryghedsskabende problematikker, støj eller gener fra udeservering. Klageindgangen er allerede etableret gennem de eksisterende systemer som forvaltningen anvender. Borgerne vil dermed kunne anvende samme indgang som ved andre klager i dag og derved lette implementeringen.

Baseret på klager vedr. støj- og udeservering lægges der op til, at Tryghedsvagter primært anvendes i de måneder, hvor udfordringerne i nattelivet er størst. Det er i december - ved julefrokoster samt i sommermånederne (maj-september). I alt seks måneder årligt.



## Økonomi

Initiativet har estimerede serviceafgifter på i alt 2,7 mio. kr. i 2024, 2,4 mio. kr. i 2025 og 2,6 mio.kr i 2026.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Fire tryghedsvagter	Service	2.165	2.165	2.165		6.495
- Opstartsudgifter	Service	150				150
- Vagtdannelse	Service	80	80	80		240
- Håndtering af klager*	Service					0
- Evaluering (1 år)	Service			300		300
- Uniformer og udstyr	Service	290	160	60		510
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.685</b>	<b>2.405</b>	<b>2.605</b>	<b>0</b>	<b>7.695</b>

\*TMF har allerede en klageindgang, hvorfor det ikke vurderes nødvendigt at afsætte midler hertil.

## Bevillingstekniske oplysninger

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Fire tryghedsvagter	TMU	1000 - Ordinær drift	2.165	2.165	2.165		6.495
- Opstartsudgifter	TMU	1000 - Ordinær drift	150				150
- Vagtdannelse	TMU	1000 - Ordinær drift	80	80	80		240
- Håndtering af klager	TMU	1000 - Ordinær drift					0
- Evaluering (1 år)	TMU	1000 - Ordinær drift			300		300
- Uniformer og udstyr	TMU	1000 - Ordinær drift	290	160	60		510
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>2.685</b>	<b>2.405</b>	<b>2.605</b>	<b>0</b>	<b>7.695</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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til det konkrete formål.

## TM015 Trygt og attraktivt byrum mellem Hørgården og Sundholm, Amager Vest (Forandringsplan for Hørgården)



Foto Københavns Kommune



### Baggrund

Ved Budget 2021 blev der afsat midler til udarbejdelse af fysiske forandringsplaner for de udsatte almene boligområder Lundtoftegade og Hørgården. Planen er udarbejdet i tæt dialog med den almene boligforening 3B. Forandringsplanen sætter en strategisk retning for udviklingen af det udsatte boligområde Hørgården med henblik på at skabe en varig positiv udvikling i området. Den 1. juni 2023 godkendte Borgerrepræsentationen *Forandringsplan for Hørgården*.

Projektområdet fremstår i dag trist, slidt, utilgængeligt, og der er problemer med blandt andet salg og indtag af euforiserende stoffer, hvilket giver utryghed i området. En tidligere passage mellem plejecentret og Sundholm, som blev benyttet af blandt andre skolebørn og ældre i området, er blevet lukket i forbindelse med byggeriet af to midlertidige specialskoletilbud med opstart fra skoleåret 2023/2024. Den forventes ikke genåbnet, når grunden bebygges permanent. Der er derfor et stort aktuelt behov for anlæg af en ny og trafikikker nord-/sydgående passage for bløde trafikanter igennem byrummet.

Området bruges og opleves ikke som ét byrum, da der er flere bygninger og funktioner i området. Området ligger mellem almene boliger (Hørgården og Sundholm Syd) og Sundholm, hvor der blandt andet ligger et herbergcenter, et ungdomsfængsel, en skole, flere småbørnsinstitutioner og Fabrikken for Kunst og Design (herefter Fabrikken), som er et produktionsfællesskab for kunstnere og designere.

Med projektet bindes Hørgården og Sundholm bedre sammen, der skabes en tilgængelig og tryk passage gennem byrummet, og byrummets kvaliteter højnes og sættes i spil.

### Indhold

Projektet bygger på et idéoplæg fra *Forandringsplan for Hørgården*, som er udarbejdet af en ekstern rådgiver. Ambitionen med projektet er at skabe et trygt og attraktivt byrum, der samler områdets beboere og besøgende. Byrummet skal virke åbent, tilgængeligt og imødekommende samt give plads til ophold og aktiviteter. Byrummet skal tillige



understøtte, at eksisterende og nye aktører og beboere i højere grad aktiverer byrummet og funktionerne i de nærliggende bygninger.

Samtidig skal byrummet fungere som en ny passage for bløde trafikanter imellem Hørgården og Sundholm samt skolevej til Amager Fælled Skole, der ligger i den nordlige del af Sundholm.

Borgerinddragelsen i projektet vil blive varetaget af den kommende områdefornyelse for Hørgården, så projektet udvikles i samarbejde med lokalområdet og i sammenhæng med områdefornyelsens øvrige projekter i området, herunder med projektet i Peder Lykke Parken, Amager Vest (TM045), hvis der afsættes midler hertil ved budgetforhandlingerne.

Udover synergier med den kommende områdefornyelse vil der i projektet kunne opnås synergier med de andre aktiviteter i Hørgården og på Sundholm, herunder Fabrikken.

Projektet anlægges på ca. 3.800 m<sup>2</sup> ud af det samlede byrum på ca. 4.700 m<sup>2</sup>. Her bearbejdes byrummet, så det fremstår sammenhængende og attraktivt.

Arealet vil blive omdannet til et attraktivt byrum ved at plante træer og anlægge belysning, der gør det trygt at færdes i byrummet også om aftenen. Vejarealet omdannes til et sammenhængende byrum med en forbedret passage for de bløde trafikanter. En ny belægning skal gøre byrummet mere tilgængeligt og visuelt mere tydeligt.

Samtidig indeholder projektet en opgradering af et misvedligeholdte grønt område mellem Fabrikken og Hørgården, som markerer overgangen fra Hørgården til byrummet. Området var tidligere tiltænkt som et midlertidigt byrum. Det grønne areal gror i dag vildt og er uden sammenhæng til resten af projektområdet. Desuden er der tre misvedligeholdte kunstværker.

Omdannelsen af det samlede byrum skal understøtte områdets kvaliteter med fx kunst, og området kan på grund af beliggenheden mod Hørgården få en central rolle i et indbydende og samlende byrum for nabolaget, hvor der er plads til ophold og aktiviteter.

Der skabes tillige markerede og indbydende ankomster, der inviterer ind i byrummet og give byrummet karakter. Indgangene vil kunne markeres med træer og beplantning og evt. kunst og belysning i det omfang, der er midler til det i projektet.

I udviklingen af byrummets identitet tages afsæt i stedets eksisterende kvaliteter, hvor blandt andet kunst spiller en central rolle. Områdefornyelsen vil sideløbende arbejde på, at der kan skabes en kunstrute, som vil gøre passagen interessant og unik at bevæge sig igennem.

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

Projektet vil i det videre arbejde tage højde for at byrummet er en del af arealplanen for grønne områder, der er med til at løse behovet for KP19 servicemål 1 om maksimal 300 m gåafstand fra bolig til nærmeste grønne område.



### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/ udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges i hver zone	Forventet antal erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet
Ca. 16	Udenfor zone	Ukendt	Ca. 16	0

Parkeringspladserne i projektområdet på Københavns Ejendomme og Indkøbs matrikel er offentlige og placeret uden for betalingszonerne. Parkeringspladserne hører dermed ikke til nogle af de omkringliggende boliger og funktioner.

Projektet kan tilføje området flere cykelparkeringspladser. Antallet af cykelparkeringspladser afklares i projekteringen af anlægsprojektet.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 2. kvartal 2026 indstilling med projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,0 mio. kr. i perioden 2024-2029.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2029 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2030 og frem.

De afledte driftsudgifter går til pleje af beplantning, øget renholdelse som konsekvens af øget ophold samt drift og vedligeholdelse af belægninger, inventar og belysning.

De afledte driftsudgifter er foreløbigt medtaget i økonomien, men projektarealet er på Sundholms matrikel, der er ejet og driftet af Københavns Ejendomme og Indkøb (KEID). Det skal derfor afklares, om det er KEID, Teknik- og Miljøforvaltningen og/eller andre, der lejer sig ind på Sundholmen, der skal drifte området. Dette forhold medtages også under risikovurderingen.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i marts 2029.

Projektet skal koordineres med den kommende områdefornyelse af Hørgården og processen forventes at indeholde følgende:

- 2024: Den kommende områdefornyelse for Hørgården foretager borgerinddragelse, laver program for byrummet, udbud af rådgiveropgaven og indgår kontrakt med en rådgiver.
- 2025: I projektet gennemføres processer for inddragelse af borgere, lokaludvalg og andre interessenter om dispositionsforslag og projektforslag. Dernæst skal projektet myndighedsgodkendes.
- 2026: Forvaltningen udarbejder en indstilling til TMU, ØU og BR med projektforslag, udbudsprojekt og projektet skal myndighedsgodkendes endeligt.
- 2027: Forvaltningen sender entreprenøropgaven i udbud, og der indgås kontrakt med entreprenør.
- 2027-2029: Projektet anlægges fra vinter 2027 og forventes ibrugtaget marts 2029.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2024-2029 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.





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

1.000 kr. - 2024 p/l	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
- Anlæg, etablering af det sammenhængende byrum	Anlæg	1.100	1.100	1.100	2.100	15.520	4.080		25.000
- Afledt drift og vedligehold	Service						417	500	917
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.100</b>	<b>1.100</b>	<b>1.100</b>	<b>2.100</b>	<b>15.520</b>	<b>4.497</b>	<b>500</b>	<b>25.917</b>

## Klima

**Tabel 3. Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Trygt og attraktivt byrum mellem Hørgården og Sundholm		-	59,9

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

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Projektområdet er komplekst, da der befinder sig en bunker og tanke under jorden. Jordbundsforhold, ledningsforhold og den konkrete udformning af selve anlægget er forholdsvis ukendt, hvilket erfaringsmæssigt kan føre til merudgifter.

Projektet er i et område med mange interessenter, og projektarealet er ejet og driftet af Københavns Ejendomme. Projektets udformning og den afledte drift skal derfor koordineres i tæt samarbejde med dem.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>											
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	600	600	600	600	300	125		2.825	1.800*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg				1.000	14.620	3.730		19.350	



- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	500	500	500	600	225		2.825	1.500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.100</b>	<b>1.100</b>	<b>1.100</b>	<b>2.100</b>	<b>15.520</b>	<b>4.080</b>	<b>0</b>	<b>25.000</b>	<b>3.300*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>											
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift						417	500	917	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>417</b>	<b>500</b>	<b>917</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	x	
Adresse/lokalitet: Ved Sundholmsvej 46, 2300 København						

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Ved Budget 2021 blev der afsat 3,35 mio. kr. til udarbejdelsen af forandringsplaner for henholdsvis Lundtoftegade og Hørgården.

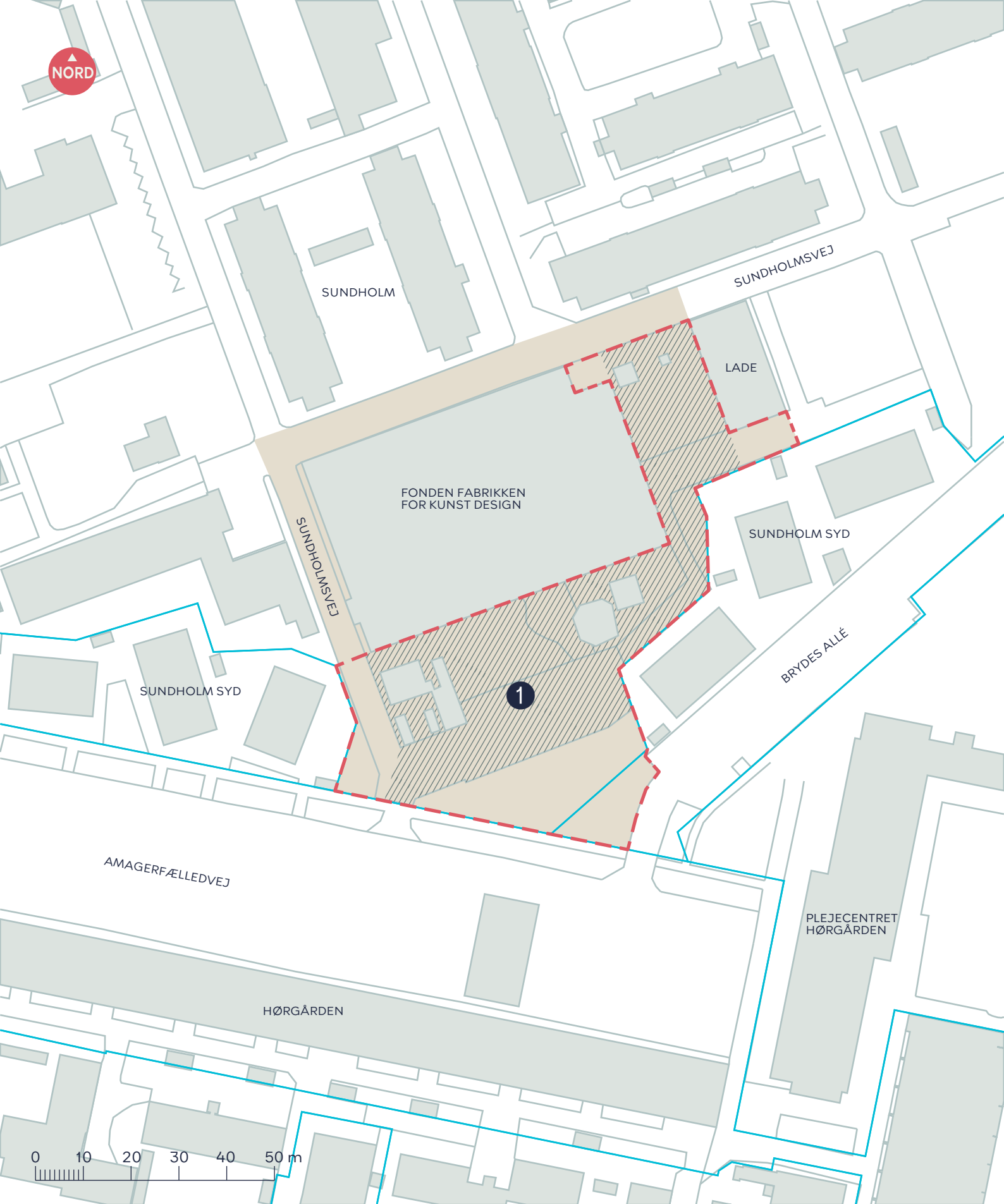
(1.000 kr., løbende p/l)	<b>2021</b>
Budget 2021	3.350
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.350</b>

#### Henvisninger

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

#### Bilag

Bilag 1. Oversigtskort



/////// Scenarie 2 - 2.700 m<sup>2</sup>

- - - - - Scenarie 1 - 3.800 m<sup>2</sup>

■ Det samlede byrum - 4.700 m<sup>2</sup>

① Byrum mellem Hørgården og Sundholm

— Matrikelskel

**TRYGT OG ATTRAKTIVT BYRUM  
MELLEM HØRGÅRDEN OG SUNDHOLM**

Amager Vest  
Oversigtskort

**BILAG 1**





## TM065 Medfinansiering til ny boligsocial helhedsplan for Valby, Vigerslev, Sjælør og Sydhavnen



### Baggrund

Den boligsociale helhedsplan for Valby, Vigerslev, Sjælør og Sydhavnen udløber den 31. december 2024. Kommunen, boligorganisationerne og Landsbyggefonden vurderer, at der stadig er behov for boligsociale indsatser i området. Vurderingen er baseret på områdets placering i forhold til de nationale indikatorer for social udsathed, som Landsbyggefonden anvender til at udpege udsatte boligområder og monitorere virkningen af boligsociale indsatser. Området er i en positiv udvikling, men ligger fortsat væsentligt under københavnniveauet på bl.a. beskæftigelse, offentlig forsørgelse, indkomst, kriminalitet og uddannelsesniveau. Det er på den baggrund nødvendigt at afsætte nye midler til kommunens medfinansiering af en ny fireårig helhedsplan. Den kommunale medfinansiering søges før selve igangsættelsen af nye helhedsplaner for, at kommunen og den relevante boligorganisation kan konkretisere de enkelte elementer i den boligsociale helhedsplan med sikkerhed for, at finansieringen er godkendt. Kommunen skal godkende helhedsplanen, inden den igangsættes.

Den boligsociale indsats følger af Almenboligloven §91a, stk. 4 og Landsbyggefondens regulativ om tilskud til boligsocial indsats i udsatte almene boligafdelinger §6, stk. 7, at Landsbyggefonden kan betinge tilskud af, at kommunen medvirker til den boligsociale indsats. Det er Landsbyggefondens praksis at håndhæve denne mulighed.

### Indhold

En boligsocial helhedsplan er en fireårig social og forebyggende indsats i problemramte boligområder. Indsatsen gennemføres med afsæt i en samarbejdsaftale mellem Landsbyggefonden, boligorganisationerne og bopælskommunen. Helhedsplanen skal understøtte områdets velfærdsindsatser og kernerdrift. Planen har fire fokusområder: (1) Uddannelse og livschancer, (2) beskæftigelse, (3) kriminalitetsforebyggelse samt (4) sammenhængskraft og medborgerskab.

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 med at skabe kontakt og aktiviteter til beboere, som kan hjælpes videre til beskæftigelse, uddannelse, familieunderstøttende tiltag mv. Desuden understøtter arbejdet stærke lokale netværk mellem beboere, foreninger og frivillige. Boligorganisationerne administrerer helhedsplanerne med kommunen som samarbejdspart. Der er i dag seks boligsociale helhedsplaner. Helhedsplanerne



afrapporterer løbende på indsatser og målsætninger til den boligsociale bydelsbestyrelse for bydelen med medlemmer fra både kommune og boligorganisationer.

Den nuværende helhedsplan har med partnerskabsmetoden, med bl.a. Socialforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen, opnået et tæt og vellykket samarbejde om fx kriminalitetstruede unge via fritidsjobs. Helhedsplanen indsamler løbende flere midler til området til fællesskabsorienterede, sundhedsfremmende og demokratiserende aktiviteter for børn og voksne. Helhedsplanen er desuden en vigtig samarbejdspartner i Sikker By's Tryghedspartnerskab for Folehaven, hvor de udfører de fleste af de tilknyttede aktiviteter.

Landsbyggefonden monitorerer og evaluerer løbende de boligsociale helhedsplaner for hver bevillingsperiode. Evalueringerne gennemføres af VIVE (Det nationale forsknings- og analysecenter for velfærd). Evalueringerne viser fx, at de boligsociale helhedsplaner mindsker chanceuligheden blandt børn og unge i udsatte boligområder. Derudover har Reformkommissionen for nylig anbefalet indsatser i de boligsociale helhedsplaner.

Alle indsatsområder understøtter Københavns Kommunes målsætninger i Politik for Udsatte Byområder og en fælles ambition med de almene boligorganisationer om at løfte boligområderne af statens lister over udpegede boligområder. Ambitionen er at fastholde boligområderne i en positiv og social bæredygtig udvikling og dermed forebygge, at områderne igen bliver udpeget.

En del af området er udpeget som udsatte byområder af kommunen og på statens liste over forebyggelsesområder. Området kendetegnes således fortsat ved sociale udfordringer og med behov for boligsociale indsatser til at understøtte en positiv udvikling efter både kommunens og Landsbyggefondens vurdering.

De boligsociale helhedsplaner for henholdsvis Valby-Vigerslev og Sjælør-Sydhavnen blev ved sidste fornyelse i 2021 lagt sammen til én og gik samtidig markant ned i støttebeløb fra Landsbyggefonden, fra 35,5 til 6,4 mio. kr. I 2019 reducerede Landsbyggefonden deres støttebeløb i flere helhedsplaner som følge af en generel reduceret bevillingsramme. Københavns Kommune og de almene boligorganisationer i København har fastholdt det oprindelige støtteniveau (BR 8. oktober 2020). Det forventes på baggrund af forhåndsdialog med Landsbyggefonden, at Valby, Vigerslev, Sjælør og Sydhavnen vil være berettiget til støtte fremadrettet.

Budgetnotatet har to scenarier, hvor det første scenarie er den obligatoriske medfinansiering af den kommende bevilling fra Landsbyggefonden (lavere støtteniveau end i dag). Scenarie 2 er sat efter niveauet for den kommunale støtte i den nuværende helhedsplan (dvs. fastholdt støtteniveau). I den forbindelse bemærkes, at de almene boligorganisationer har tilkendegivet, at de ønsker at fastholde deres medfinansiering på støtteniveauet som forudsat i scenarie 2. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler scenarie 2.

Endelig gælder for begge scenarier, at Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2024 forelægges den nye boligsociale helhedsplan til godkendelse samt frigivelse af anlægsmidler.

### **Scenarie 1. Obligatorisk kommunal medfinansiering af det (forventede) samlede budget for den kommende helhedsplan (2,8 mio. kr.)**

I scenarie 1 afsættes et beløb svarende til de 12,5 % obligatorisk medfinansiering fra kommunen, som vil være mindre end kommunens støttebeløb i dag. Det skal bemærkes, at kommunen og boligorganisationerne har mulighed for at medfinansiere et større beløb. Boligorganisationerne har tilkendegivet, at de vil afsætte et beløb svarende til den nuværende helhedsplan (jf. scenarie 2)



I scenarie 1 er den obligatoriske kommunale medfinansiering sat til 2,8 mio. kr., og det samlede budget for en ny helhedsplan vil fortsat være lavt ift. niveauet for andre helhedsplaner i byen.

Forvaltningen vurderer, at scenarie 1 vil betyde, at det vil være nødvendigt at gennemføre en reduktion i helhedsplanens medarbejdere i forhold til den nuværende helhedsplan. Helhedsplanen vil være mere afhængige af bistand fra frivillige kræfter til at udføre indsatserne. Dette vil forudsætte, at helhedsplanens medarbejdere bruger mere tid på koordinering på bekostning af fx mulighed og tid til at engagere sig direkte med beboerne. Samtidig kan der opstå behov for at søge midler udefra fra fx eksterne fonde til afgrænsede projektbaserede indsatser for at have mulighed for at arbejde med alle målgrupper, hvor der vurderes et behov. Dette øger behovet for koordinering og kan give risiko for et mere spredt fokus, som kan gøre det sværere at opnå helhedsplanens overordnede målsætninger og effekt. Heraf følger, at det vil blive sværere for medarbejderne at sikre en stabil drift med en meget sammensat økonomi og projekter med forskellig varighed. Endelig kan færre midler resultere i, at rækkevidden og antallet af beboere, som helhedsplanen kan nå, begrænses, ligesom det lokale kendskab og forankring svækkes.

Landsbyggefondens støttebeløb er endnu ikke fastlagt og dermed heller ikke det endelige udgangspunkt for den kommunale medfinansiering. På baggrund af den foreløbige dialog med Landsbyggefonden, forventes støttebeløbet at blive mere end det er i dag, da det boligsociale behov vurderes at være stort i området. Hvis den kommunale medfinansiering viser sig at blive lavere end det afsatte beløb, vil de overskydende midler blive tilbageført til kommunekassen.

### **Scenarie 2. Fastholde nuværende niveau for kommunal medfinansiering (5,1 mio. kr.)**

I scenarie 2 fastholdes samme kommunale støtteniveau som i den nuværende boligsociale helhedsplan med henblik på at kunne fortsætte en stabil og effektiv boligsocial indsats i lokalområdet. Både Teknik- og Miljøforvaltningen og boligorganisationerne vurderer, at der er behov for at understøtte den boligsociale indsats i helhedsplanen med samme støtteniveau som i den nuværende helhedsplan. Boligorganisationerne har tilkendegivet, at de vil afsætte et beløb svarende til den nuværende helhedsplan.

Med scenarie 2 har helhedsplanen mulighed for som udgangspunkt at fastholde samme bemandingsniveau mv. som i dag, hvor den er en stærk platform og samarbejdspartner med de kommunale aktører i det udsatte byområde. Netop denne funktion er særlig værdifuld for en effektiv eksekvering af de kommunale forvaltningers kerneopgaver i området og dermed også af stor værdi for borgerne i området. Med scenarie 2 bevares momentum i forhold til at kunne arbejde videre med indsatser, som har vist sig at være effektfulde i den nuværende periode. Det handler fx om at løfte restgruppen af unge mod uddannelse, få unge i fritidsjobs og i beskæftigelse, ligesom helhedsplanen har været central i forhold til kriminalitetsforebyggelse i området.

Forvaltningen anbefaler at fastholde det nuværende støtteniveau for at møde det boligsociale behov i et stort geografisk område spredt over flere bydele.

### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2025-2028. Fordelingen er 0,7 mio. kr. årligt i 2025-2028.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2025-2028 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>12,5 % kommunal medfinansiering af det (forventede) samlede budget</i>							
Obligatorisk medfinansiering - udbetaling til de almene boligorganisationer	Anlæg		700	700	700	700	2.800
<b>Udgifter i alt, scenarie 1</b>		<b>0</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>2.800</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,1 mio. kr. i perioden 2025-2028. Fordelingen er 1,3 mio. kr. årligt i 2025-2028.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Fastholde nuværende niveau af kontant kommunal medfinansiering</i>							
Obligatorisk medfinansiering - udbetaling til de almene boligorganisationer	Anlæg		1.275	1.275	1.275	1.275	5.100
<b>Udgifter i alt, scenarie 2</b>		<b>0</b>	<b>1.275</b>	<b>1.275</b>	<b>1.275</b>	<b>1.275</b>	<b>5.100</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret. Beløbene er udregnet efter den kontante kommunale støtte, der udbetales til en boligsocial helhedsplan fra år 2025, p/l-fremskrevet og medregnet 5 % i risikofaktor til uforudsete udgifter. Risikofaktoren tager højde for Landsbyggefondens mulige regulering af støttebeløbet og dermed kommunens beløb til medfinansiering samt eventuelle kortere forlængelser og kommunens andel af refusion.

### Bevillingstekniske oplysninger

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Obligatorisk medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær Anlæg		700	700	700	700	2.800	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>2.800</b>	

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Obligatorisk medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær Anlæg		1.275	1.275	1.275	1.275	5.100	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>1.275</b>	<b>1.275</b>	<b>1.275</b>	<b>1.275</b>	<b>5.100</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	X	Valby	X	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	
Adresse/lokalitet: De almene boligafdelinger Havekildegård, Afdeling 50, Sjælør Boulevard, Hornemanns Vænge, Elleparken, Valby ejendommene, Folehaven, Grønrisvej, Händelsvej, Damagervej, Ved Rosenhaven og Hammelstruphus							

### Høring

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

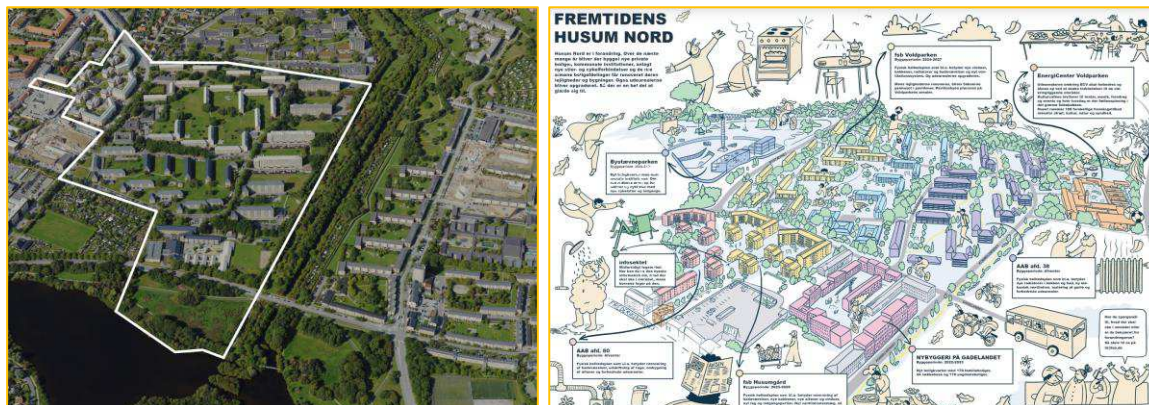
### Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 26,4 mio. kr. til kommunal medfinansiering af den almene boligsektors boligsociale indsatser. I Budget 2021 blev der afsat 17,4 mio. kr. til kommunal medfinansiering af den almene boligsektors indsatser. I Budget 2023 blev der afsat 5,5 mio. kr. til boligsociale helhedsplaner i Tingbjerg-Utterslevhuse og Husum Nord.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019	2021	2023
Overførselssagen 2018-2019	26.383		
Budgetaftale 2021		17.400	
Budget 2023			5.516
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>26.383</b>	<b>17.400</b>	<b>5.516</b>



## TM066 Forandringsplan for Husum Nord (herunder Gadelandet/Husumgård)



Foreslået afgrænsning set mod vest fra Utterslev Mose (billede til venstre) samt Illustration fra Husum Nord Posten nov. 2022 udgivet af den boligsociale helhedsplan "Husum for alle" (billede til højre)

### Baggrund

Borgerrepræsentationen afsatte i Overførselssagen 2018-2019 midler til analyser vedrørende forandringsplaner for de fem boligområder i København, der var udpeget på statens lister i 2018, og som var i risiko for at blive omdannelsesområder, herunder Gadelandet og Husumgård. Dette budgetnotat omhandler udarbejdelse af forandringsplanen for Husum Nord (herunder Gadelandet/Husumgård).

### Indhold

Forandringsplanerne skal sikre en langsigtet og helhedsorienteret udvikling af områderne og forhindre, at udsatte almene boligområder udvikler sig til "omdannelsesområder" (tidligere defineret som "hårde ghettoområder").

Med dette budgetnotat skitseres en forandringsplan for området omkring de almene boligafdelinger Gadelandet, Husumgård, Voldparken og afdeling 38 Kobbelvænget, inklusive Energicenter Voldparken og Husum Bibliotek samt andelsforeningen Arildsgård. Herudover vil det blive afsøgt om tiltag kan relateres til Glumsøparken, en almen boligafdeling på den anden side af Frederikssundsvej. Økonomiforvaltningen udtrykker bekymring for udviklingen i området ift. udpegningskriterierne for statens liste over udsatte boligområder. Afgrænsningen af forandringsplanen udvides i forhold til den oprindelige afgrænsning i foranalysen med henblik på at skabe en sammenhængende indsats for området.

Forandringsplanerne er en fælles vision og strategi for frivillige indsatser, der kan skabe socialt bæredygtige by- og boligområder gennem fysiske og strukturelle forandringer. Med planen sker en samtænkning af indsatser rettet mod forbedringer af bebyggelsen, byrum, funktioner, forbindelser mv. En forandringsplan udarbejdes i et tæt samarbejde med de relevante almene boligorganisationer, lokale aktører og kommunen.

I 2021 godkendte Borgerrepræsentationen forandringsplaner for henholdsvis Aldersrogade og Bispeparken. Forandringsplaner for Lundtoftegade og Hørgården blev den 8. maj 2023 godkendt af Teknik- og Miljøudvalget og den 1. juni 2023 godkendt af Borgerrepræsentationen. Ved de fire hidtidige forandringsplaner er der etableret et tæt samarbejde med en kommende områdefornyelse, som blandt andet kan videreføre og forankre arbejdet. I den kommende byfornyelsesredegørelse vil forvaltningen derfor foreslå, at der igangsættes en områdefornyelse i forlængelse af en forandringsplan for Husum Nord, hvis der afsættes midler til forandringsplanen.



Boligområdet Gadelandet og Husumgård var udpeget som et parallelsamfund i 2018 og har siden været et forebyggelsesområde frem til 2020. Boligområdet er i dag ikke udpeget som et forebyggelsesområde, da antallet af beboere er faldet til 991 og ikke over de 1.000 beboere, som er grænseværdien for at optræde på statens lister. Byområdet ligger samlet set markant under københavnniveau på alle udsathedsparemetre, jævnfør politik for udsatte byområder.

Der er en samtidighed mellem større projekter igangsat og på vej, der med fordel kan samles i en forandringsplan for området. Det drejer sig fx om;

- fire større fysiske helhedsplaner i afdelinger hos boligorganisationerne AAB og fsb,
- planlagte skybrudsprojekter i området,
- planer for en ny vejforbindelse til Tingbjerg via Bystævnet,
- en lokalplan for omdannelse af Bystævneparken (Husum Haveby) og
- et tidligere erhvervsområde øst for Husumgård og Gadelandet, der er under omdannelse med opførelse af nye private boliger.

Herudover er byomdannelsen af Tingbjerg godt i gang, og der arbejdes på en idrætshelhedsplan for Tingbjerg Idrætspark. Det er samtidigt oplagt at fokusere på en stærkere kobling og aktivering af Utterslev Mose og Voldanlægget, der er et potentiale som bl.a. Brønshøj-Husum Lokaludvalg har fremhævet ved de seneste Bydelsplaner. Endeligt er timingen god ift. at koordinere forandringsplansarbejdet med den boligsociale helhedsplan for området, som forventes at opstarte medio 2024.

Forandringsplanen vil blive udarbejdet over tre år med ét årligt årsværk, og forventes at blive fremlagt til politisk behandling medio 2026.

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

## Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt i 2024-2026 og anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. i alt i perioden 2025-2026.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Projektledelse	Service	690	690	690		2.070
- Rådgivning	Anlæg		228	229		457
<b>i alt</b>		<b>690</b>	<b>918</b>	<b>919</b>	<b>0</b>	<b>2.527</b>

## Risikovurdering

Initiativet vurderes som ukompliceret, og der vurderes ikke at være risici forbundet hermed.





## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Projektledelse	TMU	1000 Ordinær Drift	690	690	690		2.070
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>690</b>	<b>690</b>	<b>690</b>		<b>2.070</b>
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Rådgivning	TMU	2000 Ordinær Anlæg		228	229		457
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>228</b>	<b>229</b>	<b>0</b>	<b>457</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	X	Vanløse		Amager Vest	
Adresse/lokalitet: Området omkring de almene boligafdelinger Gadelandet, Husumgård, Voldparken og afdeling 38 Kobbelvænget, inklusive Energicenter Voldparken og Husum Bibliotek samt andelsforeningen Arildsgård. Herudover muligvis Glumsøparken, en almen boligafdeling på den anden side af Frederikssundsvej.							

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Med Overførelsessagen 2018-2019 blev der afsat 3,7 mio. kr. til analyser og opstart af fem udpegede ghettoområder og i første omgang udarbejdelse af to forandringsplaner for hhv. Bispeparken og Aldersrogade. Der er siden udarbejdet forandringsplaner for Hørgården og Luntoftgade.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019
Overførelsessagen 2018-2019	3.700
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.700</b>

### Henvisninger

[Teknik- og Miljøforvaltningens: Implementeringsplan 2022-2025 til Politik for Udsatte Byområder \(Teknik- og Miljøudvalget 25. april 2022\)](#)

[Midtvejsstatus 2021 Politik for udsatte byområder \(Sundheds- og Omsorgsudvalget 24. februar 2022\)](#)

[Vedtagelse af Politik for Udsatte byområder \(BR 22. juni 2017\)](#)

## TM013 Erstatningsparkeringspladser ifm. etablering af sorteringspunkter



Foto Københavns Kommune



**BYDÆKKENDE**  
Finansiering af erstatningsparkeringspladser ifm. etablering af sorteringspunkter

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 13. december 2018 Cirkulær København, Ressource- og Affaldsplan 2024. I planen indgår et initiativ om etablering af op til 750 sorteringspunkter på tværs af København til indsamling af husholdningsaffald til genanvendelse. I forbindelse med etableringen af sorteringspunkter nedlægges parkeringspladser.

I Budget 2023 (BR 6. oktober 2022) blev der afsat midler til en kortlægning af erstatningsparkeringspladser i hele byen samt anlæg af 100 erstatningspladser på Amager Øst og Østerbro. Kortlægningen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i 4. kvartal 2023 (for Amager Øst og Østerbro) og løbende fra 2. kvartal 2024 til 4. kvartal 2024 (for de resterende bydele). Desuden blev der afsat midler til en screening af hele byen for leje af parkeringspladser samt leje af 100 pladser på Nørrebro ved Biologisk institut.

Det fremgår som hensigtserklæring fra Budget 2023, at "Parterne er enige om, at finansieringen af de resterende erstatningspladser henvises til forhandlingerne om Budget 2024". Dette budgetnotat er udarbejdet pba. denne hensigtserklæring.

### Indhold

Der er som nævnt allerede ved Budget 2023 afsat finansiering til erstatningspladser i Amager Øst, Østerbro og Nørrebro, og der udestår således finansiering af 433 pladser fordelt på syv bydele. Nedenfor ses antallet af nedlagte pladser fordelt på de syv bydele.

Bydel	Nedlæggelse af p-pladser
Vesterbro /Kgs Enghave	56
Indre By/ Christianshavn	73
Valby	67
Amager Vest	56
Vanløse	65
Brønshøj-Husum	51
Bispebjerg	65
<b>I alt</b>	<b>433</b>



Der kan ske mindre ændringer i antallet af nedlagte parkeringspladser i takt med, at udvalget godkender bydelplanerne for etableringen af sorteringspunkterne.

Desuden har Københavns Universitet oplyst, at de på grund af bygningsarbejderne alligevel ikke agter at indgå den planlagte aftale om adgang til beboernes biler til Biologisk Instituts parkeringsplads. Det indgår således i budgetnotatet, at der afsættes ekstra finansiering til de 100 erstatningspladser vedtaget i budget 2023, således at de kan lejes andetsteds på Nørrebro.

Dette budgetnotat indeholder to initiativer.

- Ét der går på, at der søges indgået lejeaftaler med private ejere af parkeringspladser på Nørrebro for at kompensere for de 100 pladser ved Biologisk Institut.
- Et initiativ med tre scenarier til finansiering af de resterende erstatningsparkeringspladser for de 433 parkeringspladser, der nedlægges ifm. etablering af sorteringspunkter. Scenarierne går på at sikre finansiering af de 433 pladser ved en kombination af leje og etablering i gadeplan på henholdsvis 75%, 50% og 25%.

I initiativerne hvori der indgår leje af pladser, vurderer forvaltningen, at det vil være muligt at leje fra 1. juli 2024. Der skal dog gennemføres udbud, hvorfor der tages forbehold for, om der kan ske uforudsete forsinkelser i udbudsprocessen. Borgerrepræsentationen vil blive forelagt de konkrete lejeaftaler inden ikrafttrædelse.

Ved indgåelse af lejemål, der strækker sig over mere end tre år, så stilles der i lejeperioden endvidere krav om deponering af midler svarende til den offentlige ejendomsvurdering eller anskaffelses-/opførselsværdien af det indgåede lejemål. Da de konkrete ejendomme samt antal pladser først fastsættes senere, kan deponeringens størrelse ikke angives. Deponeringen kan, når aftalerne indgås, håndteres ved, at der anvises kasse-mæssig dækning til deponeringsbevilling.

Der henvises i øvrigt til TM002, som på baggrund af en screening for leje af private parkeringspladser giver mulighed for leje af parkeringspladser

### ***Initiativ 1. Leje af 100 pladser som erstatning for 100 pladser ved Biologisk institut (0,7 mio. kr. årligt på service)***

Med Budget 2023 blev der afsat midler til at sikre adgang til 100 parkeringspladser ved Biologisk Institut. Efterfølgende har det vist sig, at det alligevel ikke er muligt at indgå aftale med Biologisk Institut om at opnå adgang til pladserne. Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret herom d. 1. september 2023. Med initiativet afsættes finansiering til at leje 100 pladser på Nørrebro som erstatning for de 100 pladser ved Biologisk Institut, hvor det ikke har vist sig muligt at opnå adgang.

Det forudsættes, at pladserne lejes aften/nat og weekend, som også var udgangspunktet ved Biologisk Institut. Tidsrummet aften/nat + weekend betyder for de fleste lokationer fra kl. 17 til kl. 08 næste morgen samt fra kl. 17 fredag til kl. 08 mandag morgen. Dette er således ikke gældende for alle de screenede lokationer. De nøjagtige tidsrum vil derfor afhænge af lokation og den lejeaftale, der endeligt vil blive indgået.

Med initiativet afsættes finansiering til at indgå aftaler om leje af parkeringspladser på privat grund, hvor der kan indgås konkrete aftaler om leje. Sådanne aftaler vil have den effekt, at parkeringskapaciteten i området samlet set bevares, idet nye pladser bliver gjort tilgængelige for beboerne. Aftalen med Biologisk Institut var ikke en decideret lejeaftale, men gik derimod på, at universitet skulle åbne pladserne mod, at kommunen bidrog til



drift og vedligehold af arealet. Der blev således i budgetaftalen afsat 0,2 mio. kr. i 2023 til den tekniske løsning, samt 160.000 kr. i 2023 og frem til afledt drift og vedligehold.

Med dette initiativ om disponeres de allerede afsatte servicemidler til 100 pladser ved Biologisk Institut (Budget 2023) til indgåelse af alternative lejeaftaler. Derudover afsættes de nødvendige ekstra midler for at indgå lejeaftaler om 100 parkeringspladser andetsteds på Nørrebro.

Med initiativet stiller en privat aktør appløsning til rådighed for beboerne, mens kommunen indgår aftale med grundejere om offentlig adgang for licenshavere. Udbyderen vil i den forbindelse vurdere 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.

### **Initiativ 2. 433 erstatningspladser for pladser nedlagt ved sorteringspunkter**

Ved Budget 2023 blev der afsat midler til en bydækkende analyse af muligheden for kommunens leje af ledige, privatejede parkeringspladser. Teknik- og Miljøudvalget er orienteret om status på det foreløbige resultat af screeningen den 28. august 2023.

Initiativet indeholder tre scenarier for kombinationer af leje henholdsvis etablering i gadeplan af de resterende 433 erstatningsparkeringspladser ved sorteringspunkter. Scenarierne er gensidigt udelukkende.

### **Initiativ 2, scenarie 1. Leje af 325 erstatningspladser (75%) og anlæg af 108 erstatningsparkeringspladser i gadeplan (25%) (20 mio. kr. i service og 19,4 mio. kr. i anlæg)**

Med scenariet afsættes finansiering til at indgå aftaler om leje af parkeringspladser på privat grund i de dele af byen, hvor der 1) nedlægges parkering ifm. etablering af sorteringspunkterne, 2) nu eller i fremtiden udstedes licens samt 3) kan indgås konkrete aftaler om leje. Sådanne aftaler vil have den effekt, at parkeringskapaciteten i et givent område samlet set bevares, idet nye pladser bliver gjort tilgængelige for licenshavere i et givent område.

Med scenariet stiller en privat aktør appløsning til rådighed for beboerne mens kommunen indgår aftale med grundejere om offentlig adgang for licenshavere.

Udbyderen vil i den forbindelse vurdere 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.

Scenariet lægger op til, at der om muligt lejes 325 pladser ud fra foreløbigt tilbudte gennemsnitspriser for døgnleje. Det tilstræbes, at kommunen lejer parkeringspladser i umiddelbar nærhed af de nedlagte pladser alternativt inden for samme bydel. Antallet kan skaleres, og der kan nedskaleres til leje aften/nat og weekend.

Derudover skal det baseres på den gennemførte screening af pladser, og det samlede antal af lejede pladser kan ikke overskride det samlede antal identificerede pladser jf. screeningen.

Med dette scenarie lejes der 325 erstatningspladser, mens der anlægges 108 erstatningsparkeringspladser i gadeplan. Det er forudsat, at de 108 pladser anlægges i bydelene Vanløse og Brønshøj-Husum, mens de resterende pladser lejes i Brønshøj-Husum og de resterende bydele. Da pladserne anlægges i de ydre dele hvor der ikke



tidligere har været skråparkeringsprojekter, er pladsprisen 125.000 kr. pr. plads i rent anlæg. Dertil kommer midler til projektering og interne bygherreomkostninger.

Bydel	Nedlæggelse af p-pladser	Anlæg af pladser	Leje af pladser
Vesterbro /Kgs Enghave	56	0	56
Indre By/ Christianshavn	73	0	73
Valby	67	0	67
Amager Vest	56	0	56
Vanløse	65	57	8
Brønshøj-Husum	51	51	0
Bispebjerg	65	0	65
<b>I alt</b>	<b>433</b>	<b>108</b>	<b>325</b>

**Initiativ 2, scenarie 2. Leje af 217 erstatningspladser (50%) og anlæg af 216 erstatningsparkeringspladser i gadeplan (50%) (16 mio. kr. leje og 38,5 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie lejes der 217 erstatningspladser, mens der anlægges 216 erstatningsparkeringspladser i gadeplan. De 217 lejede pladser kan nedskaleres til leje aften/nat og weekend. Det er forudsat, at de 216 pladser, der anlægges, anlægges i bydelene Vanløse og Brønshøj-Husum, Bispebjerg og Valby, mens de resterende pladser lejes i Valby og de resterende bydele. Da pladserne anlægges i de bydele, hvor der ikke tidligere har været skråparkeringsprojekter, er pladsprisen 125.000 kr. pr. plads i rent anlæg. Dertil kommer til midler til projektering og interne bygherreomkostninger.

Bydel	Nedlæggelse af p-pladser	Anlæg af pladser	Leje af pladser
Vesterbro /Kgs Enghave	56	0	56
Indre By/ Christianshavn	73	0	73
Valby	67	35	32
Amager Vest	56	0	56
Vanløse	65	65	0
Brønshøj-Husum	51	51	0
Bispebjerg	65	65	0
<b>I alt</b>	<b>433</b>	<b>216</b>	<b>217</b>

**Initiativ 2, scenarie 3. Leje af 108 erstatningspladser (25%) og anlæg af 325 erstatningsparkeringspladser i gadeplan (75%) (9 mio. kr. leje og 69,4 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie lejes der 108 erstatningspladser mens der anlægges 325 erstatningsparkeringspladser i gadeplan. De 108 lejede pladser kan nedskaleres til leje aften/nat og weekend. Det er forudsat at de 325 pladser, der anlægges, anlægges i bydelene Vanløse og Brønshøj-Husum, Bispebjerg, Valby Amager Vest og Vesterbro/Kgs Enghave mens de resterende pladser lejes i Indre By/Christianshavn og på Vesterbro/Kgs Enghave. Da en del af pladserne anlægges i de bydele hvor der tidligere har været skråparkeringsprojekter, er pladsprisen 150.000 kr. pr. plads i rent anlæg. Dertil kommer midler til projektering og interne bygherreomkostninger.

Bydel	Nedlæggelse af p-pladser	Anlæg af pladser	Leje af pladser
Vesterbro /Kgs Enghave	56	21	35
Indre By/ Christianshavn	73	0	73
Valby	67	67	0



Amager Vest	56	56	0
Vanløse	65	65	0
Brønshøj-Husum	51	51	0
Bispebjerg	65	65	0
<b>I alt</b>	<b>433</b>	<b>325</b>	<b>108</b>

### Gældende for alle initiativer

Det tilstræbes at anlægge erstatningsparkeringspladserne i gadeplan i umiddelbar nærhed af de nedlagte pladser alternativt inden for samme bydel. Pladserne anlægges som udgangspunkt på offentlig vej, da anlæg af parkeringspladser på private fællesveje kræver vejernes tilladelse.

Der tages forbehold for, hvorvidt det er muligt at finde det konkrete antal pladser i de nævnte bydele, samt hvorvidt det efter endt screening vil blive vurderet optimalt at etablere pladserne netop der. Fordelingen på bydele er således tentativ, og den endelige placering i gadeplan vil fremgå af projektforslaget, som forelægges Teknik- og Miljøudvalget.

Anlæg af erstatningspladserne forventes ikke at have konsekvenser for cykelparkering eller antallet af træer. Hvis der mod forventning skulle være konsekvenser for disse, vil det fremgå af projektforslaget, som forventeligt forelægges Teknik- og Miljøudvalget løbende fra 4. kvartal 2024 til 2. kvartal 2025.

Bevilling givet med dette budgetnotat er en tillægsbevilling til projekt fra Budget 2023 om pulje til etablering af 100 erstatningsparkeringspladser, og de to projekter (anlægsgdelen) og vil fremadrettet blive styret som et samlet projekt.

### Økonomi

Anlægsprojektet ved initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 19,4 mio. kr. i perioden 2024-2027. Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,1 mio. kr. i 2024, 4,9 mio. kr. årligt i 2025-2027 samt 2,5 mio. kr. i 2028.

Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2025, 0,07 mio. kr. i 2026, 0,1 mio. kr. i 2027 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2028 og frem. Den afledte drift skal gå til besværliggjort eller øget renhold samt drift og vedligeholdelse af skiltning og anden afmærkning.

Anlægsprojektet ibrugtages løbende og forventes fuldt ud ibrugtaget i oktober 2027.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 1**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Leje af 100 pladser som erstatning for 100 pladser ved Biologisk institut.</i>							
Service, leje af parkeringspladser	Service	368	735	735	735	368	2.941
Udgifter til leverandør	Service	51	102	102	102	51	408
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
Omdisponering af midler afsat til pladser ved Biologisk Institut	Service	-160	-160	-160	-160	-160	-800





<b>Udgifter i alt, initiativ 1</b>		<b>859</b>	<b>677</b>	<b>677</b>	<b>677</b>	<b>259</b>	<b>3.149</b>
<i>Initiativ 2, scenarie 1. Leje af 325 erstatningspladser og anlæg af 108 erstatningspladser i gadeplan</i>							
- Anlæg erstatningspladser i gadeplan	Anlæg	669	5.347	6.014	7.328		19.358
Service, leje af parkeringspladser	Service	2.309	4.617	4.617	4.617	2.309	18.469
Udgifter til leverandør	Service	166	332	332	332	166	1.328
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
- Afledt drift og vedligehold	Service		18	71	143	179	411
<b>Udgifter i alt, initiativ 2, scenarie 1</b>		<b>3.744</b>	<b>10.314</b>	<b>11.034</b>	<b>12.420</b>	<b>2.654</b>	<b>40.166</b>
Besparelse på udgifter til udbud	Service	-600					-600
<b>Udgifter i alt</b>		<b>4.003</b>	<b>10.991</b>	<b>11.711</b>	<b>13.097</b>	<b>2.915</b>	<b>42.715</b>

Anlægsprojektet ved initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 38,5 mio. kr. i perioden 2024-2027. Projektet har estimerede serviceudgifter på 2,5 mio. kr. i 2024, 3,7 mio.kr. årligt i 2025-2027 samt 1,9 mio. kr. i 2028.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2025, 0,1 mio. kr. i 2026, 0,3 mio. kr. i 2027 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2028 og frem. Den afledte drift skal gå til besværliggjort eller øget renhold samt drift og vedligeholdelse af skiltning og anden afmærkning.

Anlægsprojektet ibrugtages løbende og forventes fuldt ud ibrugtaget i oktober 2027.

**Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 2**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styringsområde</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Leje af 100 pladser som erstatning for 100 pladser ved Biologisk institut.</i>							
Service, leje af parkeringspladser	Service	368	735	735	735	368	2.941
Udgifter til leverandør	Service	51	102	102	102	51	408
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
Omdisponering af midler afsat til pladser ved Biologisk Institut	Service	-160	-160	-160	-160	-160	-800
<b>Udgifter i alt, initiativ 1</b>		<b>859</b>	<b>677</b>	<b>677</b>	<b>677</b>	<b>259</b>	<b>3.149</b>
<i>Initiativ 2, scenarie 2. Leje af 217 erstatningspladser og anlæg af 216 erstatningspladser i gadeplan</i>							
- Anlæg erstatningspladser i gadeplan	Anlæg	1.337	10.692	12.029	14.456		38.514
Service, leje af parkeringspladser	Service	1.755	3.511	3.511	3.511	1.755	14.043
Udgifter til leverandør	Service	111	221	221	221	111	885
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
- Afledt drift og vedligehold	Service		36	143	286	357	822
- Parkeringsindtægter	Service		-73	-220	-391	-488	-1.172
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter		73	220	391	488	1.172
<b>Udgifter i alt, initiativ 2, scenarie 2</b>		<b>3.803</b>	<b>14.460</b>	<b>15.904</b>	<b>18.474</b>	<b>2.223</b>	<b>54.864</b>
Besparelse på udgifter til udbud	Service	-600					-600





<b>Udgifter i alt</b>		<b>4.062</b>	<b>15.137</b>	<b>16.581</b>	<b>19.151</b>	<b>2.482</b>	<b>57.413</b>
-----------------------	--	--------------	---------------	---------------	---------------	--------------	---------------

Anlægsprojektet ved initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 79,5 mio. kr. i perioden 2024-2027. Projektet har estimerede serviceudgifter på 1,7 mio. kr. i 2024, 2,2 mio.kr. årligt i 2025-2027 samt 1,1 mio. kr. i 2028.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2025, 0,2 mio. kr. i 2026, 0,4 mio. kr. i 2027 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2028 og frem. Den afledte drift skal gå til besværliggjort eller øget renhold samt drift og vedligeholdelse af skiltning og anden afmærkning.

Anlægsprojektet ibrugtages løbende og forventes fuldt ud ibrugtaget i oktober 2027.

**Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 3**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Leje af 100 pladser som erstatning for 100 pladser ved Biologisk institut.</i>							
Service, leje af parkeringspladser	Service	368	735	735	735	368	2.941
Udgifter til leverandør	Service	51	102	102	102	51	408
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
Omdisponering af midler afsat til pladser ved Biologisk Institut	Service	-160	-160	-160	-160	-160	-800
<b>Udgifter i alt, initiativ 1</b>		<b>859</b>	<b>677</b>	<b>677</b>	<b>677</b>	<b>259</b>	<b>3.149</b>
<i>Initiativ 2, scenarie 3. Leje af 108 erstatningspladser og anlæg af 325 erstatningspladser i gadeplan</i>							
- Anlæg erstatningspladser i gadeplan	Anlæg	2.413	19.306	21.719	25.940		69.378
Service, leje af parkeringspladser	Service	984	1.968	1.968	1.968	984	7.872
Udgifter til leverandør	Service	55	110	110	110	55	440
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
- Afledt drift og vedligehold	Service		54	214	429	536	1.233
- Parkeringsindtægter	Service		-228	-684	-1.216	-1.520	-3.648
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter		228	684	1.216	1.520	3.648
<b>Udgifter i alt, initiativ 2, scenarie 3</b>		<b>4.052</b>	<b>21.384</b>	<b>23.797</b>	<b>28.018</b>	<b>1.039</b>	<b>78.290</b>
Besparelse på udgifter til udbud	Service	-600					-600
<b>Udgifter i alt</b>		<b>4.311</b>	<b>22.061</b>	<b>24.474</b>	<b>28.695</b>	<b>1.298</b>	<b>80.839</b>

## Klima

**Tabel 4 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1	-	-	-
Initiativ 2, scenarie 1	-	-	21
Initiativ 2, scenarie 2	-	-	42
Initiativ 2, scenarie 3	-	-	63



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

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at der er en vis risiko behæftet ved initiativ 1 samt lejedelen i initiativ 2 (alle scenarier), da der udestår en endelig juridisk vurdering vedr. evt. krav om, at lejeaftalerne skal i udbud. Risikoen skal også ses i sammenhæng med evt. lejeaftaler, der ønskes indgået i regi af TM002, og der henvises derfor igen til dette som baggrund.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsdelen i initiativ 2 (alle scenarier) er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Derudover kan det i dele af byen vise sig vanskeligt at finde pladsen til at etablere parkeringspladserne i nærheden af de nedlagte parkeringspladser. I de tilfælde tilstræbes det at anlægge pladserne andet sted i samme bydel eller i de tilstødende bydele.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder, initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 1**

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	I/U	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	223	446	668	200		1.537	669*
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U		4.455	4.455	5.940		14.850	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U	446	446	891	1.188		2.971	892*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>669</b>	<b>5.347</b>	<b>6.014</b>	<b>7.328</b>	<b>0</b>	<b>19.358</b>	<b>1.561*</b>
<i>Serviceudgifter</i>										
Service, leje af parkeringspladser, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift	U	368	735	735	735	368	2941	
Udgifter til leverandør, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift	U	51	102	102	102	51	408	
Udbud, juridisk bistand, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift	U	600					600	
Omdisponering af midler afsat til pladser ved Biologisk institut, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift	U	-160	-160	-160	-160	-160	-800	
Service, leje af parkeringspladser, initiativ 2	TMU	1000 – Ordinær drift	U	2.309	4.617	4.617	4.617	2.309	18.469	



Udgifter til leverandør, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	166	332	332	332	166	1.328	
Udbud, juridisk bistand, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	600					600	
Besparelse på udgifter til udbud	TMU	1000 - Ordinær drift	U	-600					-600	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>3.334</b>	<b>5.626</b>	<b>5.626</b>	<b>5.626</b>	<b>2.734</b>	<b>22.946</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U		18	71	143	179	411	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>18</b>	<b>71</b>	<b>143</b>	<b>179</b>	<b>411</b>	

**Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder, initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 2**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	I/U	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	446	891	1.337	200		2.874	1.337*
- Udførelse, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		8.910	8.910	11.880		29.700	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	891	891	1.782	2.376		5.940	1.782*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.337</b>	<b>10.692</b>	<b>12.029</b>	<b>14.456</b>	<b>0</b>	<b>38.514</b>	<b>3.119*</b>
<i>Serviceudgifter</i>										
Service, leje af parkeringspladser, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	368	735	735	735	368	2.941	
Udgifter til leverandør, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	51	102	102	102	51	408	
Udbud, juridisk bistand, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	600					600	
Omdisponering af midler afsat til pladser ved biologisk Institut, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	-160	-160	-160	-160	-160	-800	
Service, leje af parkeringspladser, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	1.755	3.511	3.511	3.511	1.755	14.043	



Udgifter til leverandør, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	111	221	221	221	111	885	
Udbud, juridisk bistand, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	600					600	
Besparelse på udgifter til udbud	TMU	1000 - Ordinær drift	U	-600					-600	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>2.725</b>	<b>4.409</b>	<b>4.409</b>	<b>4.409</b>	<b>2.125</b>	<b>18.077</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U		36	143	286	357	822	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>36</b>	<b>143</b>	<b>286</b>	<b>357</b>	<b>822</b>	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>										
- Parkeringsindtægter, initiativ 2	TMU	1010 - Parkerings	I		-73	-220	-391	-488	-1.172	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-73</b>	<b>-220</b>	<b>-391</b>	<b>-488</b>	<b>-1.172</b>	
<i>Finansposter</i>										
- Statslig modregning af parkeringsindtægter, initiativ 2	ØU	2500 - Finansposter	U		73	220	391	488	1.176	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>73</b>	<b>220</b>	<b>391</b>	<b>488</b>	<b>1.176</b>	

**Table 7. Udgifter på alle styringsområder, initiativ 1 samt initiativ 2, scenarie 3**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilning	I/U	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	804	1.609	2.413	200		5.026	2.413*
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		16.088	16.088	21.450		53.626	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.609	1.609	3.218	4.290		10.726	3.218*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>2.413</b>	<b>19.306</b>	<b>21.719</b>	<b>25.940</b>	<b>0</b>	<b>69.378</b>	<b>5.631*</b>
<i>Serviceudgifter</i>										
Service, leje af parkeringspladser, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	368	735	735	735	368	2.941	



Udgifter til leverandør, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	51	102	102	102	51	408	
Udbud, juridisk bistand, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	600					600	
Omdisponering af midler afsat til pladser ved biologisk Institut, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	U	-160	-160	-160	-160	-160	-800	
Service, leje af parkeringspladser, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	984	1.968	1.968	1.968	984	7.872	
Udgifter til leverandør, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	55	110	110	110	55	440	
Udbud, juridisk bistand, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U	600					600	
Besparelse på udgifter til udbud	TMU	1000 - Ordinær drift	U	-600					-600	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>1.898</b>	<b>2.755</b>	<b>2.755</b>	<b>2.755</b>	<b>1.298</b>	<b>11.461</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	U		54	214	429	536	1.233	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>54</b>	<b>214</b>	<b>429</b>	<b>536</b>	<b>1.233</b>	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>										
- Parkeringsindtægter, initiativ 2	TMU	1010 - Parkerings	I		-228	-684	-1.216	-1.520	-3.648	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-228</b>	<b>-684</b>	<b>-1.216</b>	<b>-1.520</b>	<b>-3.648</b>	
<i>Finansposter</i>										
- Statslig modregning af parkeringsindtægter, initiativ 2	ØU	2500 - Finansposter	U		228	684	1.216	1.520	3.648	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>228</b>	<b>684</b>	<b>1.216</b>	<b>1.520</b>	<b>3.648</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

Bydækkende	
------------	--



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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er i Budget 2023 afsat 29,8 mio. kr. til kortlægning af erstatningsparkeringspladser i gadeplan i hele byen samt anlæg af erstatningspladser på Østerbro og Amager Øst (TM095 Pulje til etablering af 100 erstatningspladser).

Desuden blev der i Budget 2023 afsat 1,5 mio. kr. til en screening af hele byen for leje af parkeringspladser (TM169) samt 0,8 mio. kr. til leje af 100 pladser på Nørrebro ved Biologisk institut (TM147).

(1.000 kr., løbende p/l)	2023
Budget 2023	32.100
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>32.100</b>

### Bilag

Bilag 1. Overblik over nedlæggelsen af p-pladser ifm. oprettelsen af sorteringspunkter



## Notat

### Status på konvertering af parkeringspladser i forbindelse med anlæg af sorteringspunkter

Nærværende notat giver status på forvaltningens arbejde med etablering af sorteringspunkter og deraf følgende nedlæggelse af parkeringspladser. De nedlagte parkeringspladser vil sidenhen blive konverteret til parkeringspladser andre steder.

Forvaltningen er pt. i gang med at anlægge sorteringspunkter i Amager Øst, på Østerbro og på Nørrebro.

Nedenstående forventninger til omfang og tidshorisont for nedlæggelse af parkeringspladser forudsætter, at de tre resterende bydelsplaner, som endnu ikke er politisk behandlet, bliver godkendt. Endvidere kan både antal af parkeringspladser og fordeling over tid forskubbe sig i forbindelse med projektering og anlæg af sorteringspunkterne.

#### Antal parkeringspladser der forventes nedlagt ved fuld udrulning

Forvaltningen forventer, at der ved fuld udrulning af sorteringspunkter i alle ti bydele vil skulle nedlægges mellem 600 og 650 parkeringspladser.

#### Antal parkeringspladser nedlagt pr. dags dato

Der er i forbindelse med anlægsarbejdet til dato nedlagt i alt 92 parkeringspladser, jf. nedenstående tabel.

Bydel	P-pladser nedlagt
Amager Øst	38
Østerbro	39
Nørrebro	15
<b>SUM</b>	<b>92</b>

#### Tidslinje for nedlæggelse af parkeringspladser

Sorteringspunkterne etableres bydelsvist frem mod medio 2025. Der arbejdes i flere bydele på samme tid. Forvaltningen estimerer at nedlæggelse af parkeringspladser vil fordele sig over anlægsperioden som beskrevet i nedenstående figur og tabel.

28-08-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 13776

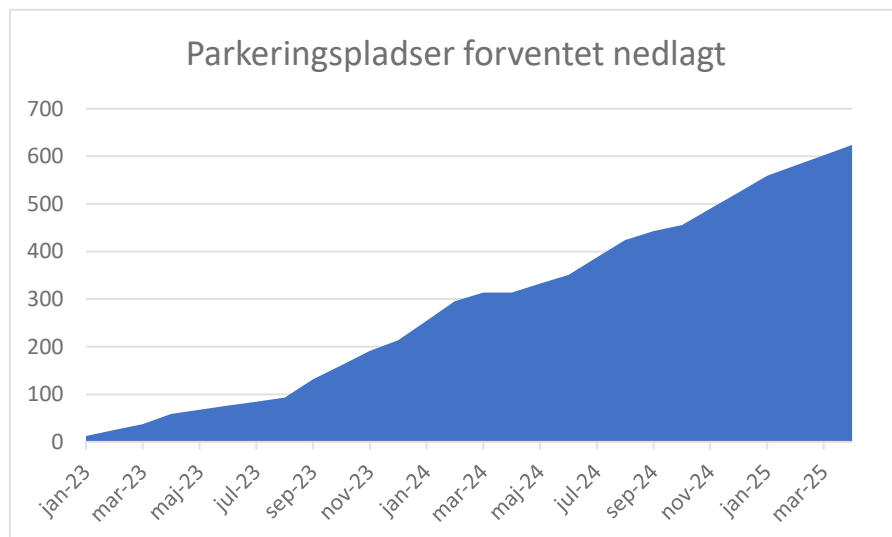
Dokumentnummer i F2  
100320

Sagsnummer i eDoc  
2023-0347506

Klima og Byudvikling  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452



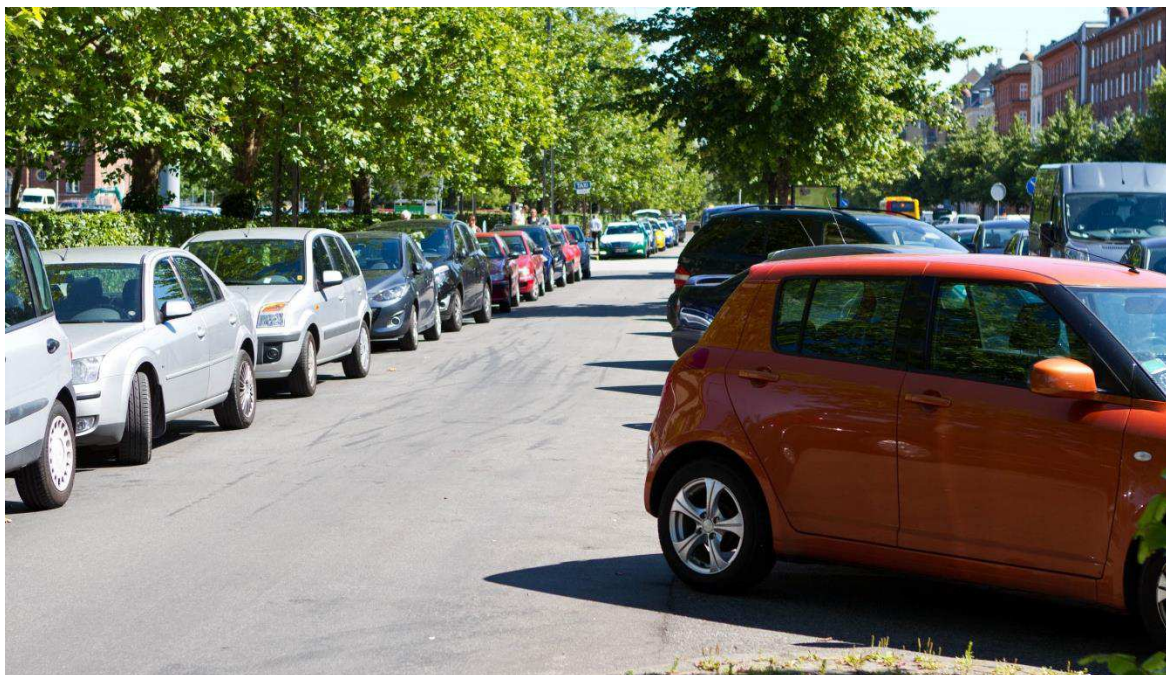


Figur 1 Akkumuleret antal parkeringspladser forventet nedlagt (bydækkende).

Kvartal	Amager Øst	Østerbro	Nørrebro	Valby	Vesterbro / Kgs. Enghave	Amager Vest	Indre By / Christianshavn	Brønshøj-Husum	Bispebjerg	Vanløse	Akkumuleret
1/23	50										25
2/23		52									76
3/23			89								147
4/23				67							225
1/24					56						314
2/24						56	73				379
3/24											443
4/24								51	65		501
1/25										65	592
2/25											624

Tabel 1 Antal parkeringspladser som nedlægges opdelt pr. bydel. Parkeringspladserne forventes nedlagt i kvartalerne markeret med gul.

## TM185 Etablering af erstatningsparkeringspladser vedr. pladser nedlagt med Budget 2023



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om etablering af erstatningsparkeringspladser ift. pladser nedlagt med Budget 2023 udover sorteringspunkter.

### Indhold

I forbindelse med Budget 2023 blev der nedlagt 110 pladser vedr. øvrige projekter udover pladser nedlagt i forbindelse med sorteringspunkterne. I dette budgetnotat indgår to scenarier for etablering af erstatningsparkeringspladser for de 110 pladser:

1. 100 pct. leje af pladser
2. 75 pct. leje svarende til 82 pladser og 25 pct. anlæg svarende til 28 pladser

I begge initiativer vurderer forvaltningen, at det vil være muligt at leje fra 1. juli 2024. Der skal dog gennemføres udbud, hvorfor der tages forbehold for, om der kan ske uforudsete forsinkelser i udbudsprocessen. Borgerrepræsentationen vil blive forelagt de konkrete lejeaftaler inden ikrafttrædelse.

Ved indgåelse af lejemål, der strækker sig over mere end tre år, så stilles der i lejeperioden endvidere krav om deponering af midler svarende til den offentlige ejendomsvurdering eller anskaffelses-/opførselsværdien af det indgåede lejemål. Da de konkrete ejendomme samt antal pladser først fastsættes senere, kan deponeringens størrelse ikke angives. Deponeringen kan, når aftalerne indgås, håndteres ved, at der anvises kassemessig dækning til deponeringsbevilling.

Hvad angår finansiering af erstatningsparkeringspladser i forbindelse med sorteringspunkterne, henvises til *TM013 Erstatningsparkeringspladser ifm. etablering af sorteringspunkter*.



**Scenarie 1. Leje af 110 parkeringspladser som erstatning for pladser nedlagt i forbindelse med øvrige projekter (6,9 mio. kr. i service)**

Fordelingen af de 110 parkeringspladser nedlagt i forbindelse med øvrige projekter i Budget 2023 fremgår af tabel 1.

Med initiativet søges der så vidt muligt at leje pladserne i samme bydele, som de nedlægges. Dog tages der højde for, at der i Vanløse blev oprettet 27 pladser med Budget 2023, og i de nærliggende bydele lejes derfor tilsvarende færre.

**Tabel 1. Leje af 110 pladser nedlagt vedr. øvrige projekter i Budget 2023**

Bydel	Nedlæggelse af p-pladser (netto)	Leje
Vesterbro /Kgs Enghave	0	0
Indre By/ Christianshavn	24	24
Valby	49	32
Amager Vest	0	0
Vanløse	-27	0
Brønshøj-Husum	0	0
Bispebjerg	10	0
Nørrebro	34	34
Amager Øst	20	20
Østerbro	0	0
<b>I alt</b>	<b>110</b>	<b>110</b>

Med scenariet afsættes finansiering til at indgå aftaler om leje af parkeringspladser på privat grund i de pågældende bydele. Sådanne aftaler vil have den effekt, at parkeringskapaciteten i et givent område samlet set bevares, idet nye pladser bliver gjort tilgængelige for licenshavere i et givent område.

Med scenariet stiller en privat aktør appløsning til rådighed for beboerne mens kommunen indgår aftale med grundejere om offentlig adgang for licenshavere.

Udbyderen vil i den forbindelse vurdere 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.

Scenariet lægger op til, at der lejes 110 pladser ud fra foreløbigt tilbudte gennemsnitspriser for døgnleje. Det tilstræbes, at kommunen lejer parkeringspladser i umiddelbar nærhed af de nedlagte pladser alternativt inden for samme bydel. Der kan nedskaleres til leje aften/nat og weekend.

**Scenarie 2. Leje af 82 parkeringspladser (75%) og anlæg af 28 parkeringspladser i gadeplan (25%) som erstatning for pladser nedlagt i forbindelse med øvrige projekter i Budget 2023 (5,8 mio. kr. i service og 5,2 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie lejes der 82 erstatningsparkeringspladser, mens der anlægges 28 erstatningsparkeringspladser i gadeplan. Det er forudsat, at de 28 pladser, der anlægges, anlægges i Valby, mens de resterende pladser lejes i Valby og de resterende bydele. Da pladserne anlægges i en bydel, hvor der ikke tidligere har været etableret skråparkerings ved fortovsflyt, er pladsprisen 125.000 kr. pr. plads i rent anlæg. Dertil kommer midler til projektering og interne bygherreomkostninger.



**Tabel 2. Leje af 82 pladser og anlæg af 28 pladser som erstatning for parkeringspladser nedlagt vedr. øvrige projekter i Budget 2023**

Bydel	Nedlæggelse af p-pladser (netto)	Leje	Etablere
Vesterbro /Kgs Enghave	0	0	0
Indre By/ Christianshavn	24	24	0
Valby	49	4	28
Amager Vest	0	0	0
Vanløse	-27	0	0
Brønshøj-Husum	0	0	0
Bispebjerg	10	0	0
Nørrebro	34	34	0
Amager Øst	20	20	0
Østerbro	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>110</b>	<b>82</b>	<b>28</b>

Det tilstræbes at anlægge erstatningsparkeringspladserne i gadeplan i umiddelbar nærhed af de nedlagte pladser alternativt inden for samme bydel. Pladserne anlægges som udgangspunkt på offentlig vej, da anlæg af parkeringspladser på private fællesveje kræver vejernes tilladelse.

Anlæg af erstatningspladserne forventes ikke at have konsekvenser for cykelparkering eller antallet af træer. Hvis der mod forventning skulle være konsekvenser for disse, vil det fremgå af projektforslaget, som forventeligt forelægges Teknik- og Miljøudvalget i 1. kvartal 2025 med henblik på frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Bevilling givet med dette budgetnotat er en tillægsbevilling til projekt fra Budget 2023 om pulje til etablering af 100 erstatningsparkeringspladser, og de to projekter (anlægsgdelen) og vil fremadrettet blive styret som et samlet projekt.

### Økonomi

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på 1,4 mio. kr. i 2024, 1,6 mio.kr. årligt i 2025-2027 samt 0,8 mio. kr. i 2028. Udgifter til Udbud og juridisk bistand bortfalder, hvis der samtidigt vælges scenarier fra TM002 eller TM013.

**Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1**

Aktiviteter i scenarie 1 (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings-område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
Service, leje af parkeringspladser	Service	727	1.454	1.454	1.454	727	5.816
Udgifter til leverandør	Service	56	112	112	112	56	448
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
<b>Udgifter i alt, scenarie 1</b>		<b>1.383</b>	<b>1.566</b>	<b>1.566</b>	<b>1.566</b>	<b>783</b>	<b>6.864</b>

Anlægsprojektet i scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,2 mio. kr. i perioden 2024-2027. Projektet har estimerede serviceudgifter på 1,2 mio. kr. i 2024, 1,3 mio.kr. årligt i 2025-2027 samt 0,6 mio. kr. i 2028.



Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,005 mio. kr. i 2025, 0,02 mio. kr. i 2026, 0,04 mio. kr. i 2027 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2028 og frem. Den afledte drift skal gå til besværliggjort eller øget renhold samt drift og vedligeholdelse af skiltning og anden afmærkning.

Anlægsprojektet ibrugtages løbende og forventes fuldt ud ibrugtaget i oktober 2027.

Bevilling givet med dette budgetnotat er en tillægsbevilling til projekt fra Budget 2023 om pulje til etablering af 100 erstatningsparkeringspladser, og de to projekter (anlægsgdelen) og vil fremadrettet blive styret som et samlet projekt.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Udgifter til Udbud og juridisk bistand bortfalder, hvis der samtidigt vælges scenarier fra TM002 eller TM013.

**Tabel 4. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Scenarie 2. Leje af 82 erstatningspladser og anlæg af 28 erstatningspladser i gadeplan</i>							
- Anlæg erstatningspladser i gadeplan	Anlæg	174	1.387	1.559	2.048		5.168
Service, leje af parkeringspladser	Service	597	1.195	1.195	1.195	597	4.779
Udgifter til leverandør	Service	42	84	84	84	42	336
Udbud, juridisk bistand	Service	600					600
- Afledt drift og vedligehold	Service		5	18	37	46	106
- Parkeringsindtægter	Service		-59	-176	-313	-391	-939
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter		59	176	313	391	939
<b>Udgifter i alt, scenarie 2</b>		<b>1.413</b>	<b>2.671</b>	<b>2.856</b>	<b>3.364</b>	<b>685</b>	<b>10.989</b>

## Klima

**Tabel 5 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Scenarie 1	-	-	-
Scenarie 2	-	-	5,4

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

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at der er en vis risiko behæftet ved lejedelen af begge scenarier, da der udestår en endelig juridisk vurdering vedr. evt. krav om, at lejeaftalerne skal i udbud. Risikoen skal også ses i sammenhæng med evt. lejeaftaler, der ønskes indgået i regi af TM013 og TM002, og der henvises derfor igen til dette som baggrund.



Den overordnede risikovurdering er, at anlægsdelen i scenarie 2 er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Derudover kan det i dele af byen vise sig vanskeligt at finde pladsen til at etablere parkeringspladserne i nærheden af de nedlagte parkeringspladser. I de tilfælde tilstræbes det at anlægge pladserne andet sted i samme bydel eller i de tilstødende bydele.

## Bevillingstekniske oplysninger

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil-ling	I/U	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<b>Serviceudgifter</b>										
Service, leje af parkeringspladser,	TMU	1000 - Ordinær drift	U	727	1.454	1.454	1.454	727	<b>5.816</b>	
Udgifter til leverandør, initiativ	TMU	1000 - Ordinær drift	U	56	112	112	112	56	<b>448</b>	
Udbud, juridisk bistand	TMU	1000 - Ordinær drift	U	600					<b>600</b>	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>1.383</b>	<b>1.566</b>	<b>1.566</b>	<b>1.566</b>	<b>783</b>	<b>6.864</b>	

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil-ling	I/U	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<b>Anlægsudgifter</b>										
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	58	116	173	200		547	174*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		1.155	1.155	1.540		3.850	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	116	116	231	308		771	232*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>174</b>	<b>1.387</b>	<b>1.559</b>	<b>2.048</b>	<b>0</b>	<b>5.168</b>	<b>406*</b>
<b>Serviceudgifter</b>										
Service, leje af parkeringspladser	TMU	1000 - Ordinær drift	U	597	1.195	1.195	1.195	597	<b>4.779</b>	
Udgifter til leverandør, initiativ	TMU	1000 - Ordinær drift	U	42	84	84	84	42	<b>336</b>	
Udbud, juridisk bistand	TMU	1000 - Ordinær drift	U	600					<b>600</b>	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>1.239</b>	<b>1.279</b>	<b>1.279</b>	<b>1.279</b>	<b>639</b>	<b>5.715</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>										





- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		5	18	37	46	106	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>					<b>0</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>37</b>	<b>46</b>	<b>106</b>
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>										
- Parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parkering	U		-59	-176	-313	-391	-939	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>					<b>0</b>	<b>-59</b>	<b>-176</b>	<b>-313</b>	<b>-391</b>	<b>-939</b>
<i>Finansposter</i>										
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I		59	176	313	391	939	
<b>Finansposter i alt</b>					<b>0</b>	<b>59</b>	<b>176</b>	<b>313</b>	<b>391</b>	<b>939</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er i Budget 2023 afsat 29,8 mio. kr. til kortlægning af erstatningsparkeringspladser i gadeplan i hele byen samt anlæg af erstatningspladser på Østerbro og Amager Øst (TM095 Pulje til etablering af 100 erstatningspladser).

Desuden blev der i Budget 2023 afsat 1,5 mio. kr. til en screening af hele byen for leje af parkeringspladser (TM169).

(1.000 kr., løbende p/l)	<b>2023</b>
Budget 2023	31.300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>31.300</b>

### Bilag 1

Oversigt over nedlæggelse af 110 parkeringspladser vedr. øvrige projekter i Budget 2023





## Bilag 1. Antal nedlagte parkeringspladser i forbindelse med øvrige projekter udover sorteringspunkter Budget 2023

07-09-2023

	Finansierede oprettede pladser	Forventet nedlagte pladser	Oprettede/ nedlagte pladser (netto)
TM295 Implementering af byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By	+580	-600	-20
TM119, scenarie 1. Afstrikning af spærreflader samt enkelte sideheller (trafiksikkerhedsprojekt på Jyllingevej)	+30		+30
TM13 Frederiksborgvej Nord etape 2, Bispebjerg		Maks. -10	Maks. -10
TM18 Initiativ 1, scenarie 1. Treårig pulje til tilkøb af cykel- og fodgængerforbedringer		?	?
TM3 initiativ 2. Tiltag på Retortvej, Folehaven og Kirsebærhaven		-49	-49
TM162, initiativ 1. Ålandsgade, ophævelse af ensretningen for cyklister		-20	-20
TM162, initiativ 3. Annebergvej og Primulavej, forstærkede cykelstier ved busstop		-3	-3
TM10, initiativ 1. Begrønning og tryggere byrum for bløde trafikanter		-5	-5
TM11, initiativ 2. Cykelstier på Hamletsgade		-29	-29
TM249 Toilet til borgere med omfattende bevægelseshandicap		-4	-4
<b>I alt</b>	<b>+610</b>	<b>-720</b>	<b>-110</b>

## TM191A Indførelse af betalingsparkering for nulemissionskøretøjer fra 2024 (alternative scenarier til TM092 og TM191)



### Baggrund

Der er politisk bestilt et budgetnotat med alternative scenarier til dem, der indgår i *TM092 Betaling for parkering af nulemissionskøretøjer i betalingsområdet og TM191 Indførelse af betalingsparkering for nulemissionskøretøjer fra 2024*.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder to scenarier for, hvordan der kan genindføres betaling for nulemissionskøretøjer. Scenarierne tager udgangspunkt i, at der fra 2024 indføres timebetaling for nulemissionskøretøjer svarende til 100 pct. af taksten for timebetaling for fossildrevne køretøjer. Dette kombineret med indførelse af beboerlicenser for nulemissionskøretøjer på henholdsvis 225 kr./år og 695 kr./år fra 2024. Scenarierne adskiller sig således ved fastsættelsen af prisen for beboerlicenser. TM191A adskiller sig fra TM191 ved, at beboerlicensen ikke er bydækkende.

### **Scenarie 1- Indførelse af timebetaling for nulemissionskøretøjer svarende til 100 % af taksten for fossildrevne køretøjer samt beboerlicens for nulemissionskøretøjer på 225 kr./år**

I dette scenarie indføres timebetaling for nulemissionskøretøjer svarende til 100 pct. af taksten for fossilbiler samt beboerlicens til nulemissionskøretøjer på 225 kr. pr. år, som svarer til prisen for den nuværende licens, ejerne af nulemissionskøretøjer anvender, hvis de ønsker at benytte de underjordiske parkeringsanlæg.

Initiativet dækker også eldebiler uden fast stamplads, mens licensprisen for eldebiler med fast stamplads fastholdes på samme niveau som licensprisen for fossildrevne delebiler med fast stamplads, svarende til 200 kr. i 2024 p/l.

**Tabel 1. Beboerlicens til nulemissionskøretøjer**

Beboerlicenser, 2024 p/l	2024
Elbil og brintbil	225,00 kr.
El-delebiler uden fast stamplads	225,00 kr.



**Tabel 2. Timepriser for betalingsparkering**

P-billetter, 2024 p/l (kr. pr. time)	Fossildrevne køretøjer 2024	Nulemissionskøretøjer 2024, 100%
P-billet, Rød zone	43,00 kr.	43,00 kr.
P-billet, Rød zone (aften)	17,00 kr.	17,00 kr.
P-billet, Rød zone (nat)	6,00 kr.	6,00 kr.
P-billet, Grøn zone	25,00 kr.	25,00 kr.
P-billet, Grøn zone (aften)	17,00 kr.	17,00 kr.
P-billet, Grøn zone (nat)	6,00 kr.	6,00 kr.
P-billet, Blå zone	16,00 kr.	16,00 kr.
P-billet, Blå zone (aften)	17,00 kr.	17,00 kr.
P-billet, Blå zone (nat)	6,00 kr.	6,00 kr.
P-billet, Gul zone (dag og aften)	12,00 kr.	12,00 kr.
P-billet, Gul zone (nat)	3,00 kr.	3,00 kr.

**Scenarie 2- Indførelse af timebetaling for nulemissionskøretøjer for svarende til 100 % af taksten for fossildrevne køretøjer samt beboerlicens for nulemissionskøretøjer på 695 kr./år**

I dette scenarie indføres timebetaling for nulemissionskøretøjer svarende til 100 pct. af taksten for fossilbiler samt beboerlicens til nulemissionskøretøjer på 695 kr. pr. år, som svarer til prisen for den nuværende licens, ejerne af nulemissionskøretøjer anvender, hvis de ønsker at benytte de underjordiske parkeringsanlæg.

Initiativet dækker også eldebiler uden fast stamplads, mens licensprisen for eldebiler med fast stamplads fastholdes på samme niveau som licensprisen for fossildrevne delebiler med fast stamplads, svarende til 200 kr. i 2024 p/l.

**Tabel 3. Beboerlicens til nulemissionskøretøjer**

Beboerlicenser, 2024 p/l	2024
Elbil og brintbil	695,00 kr.
El-delebiler uden fast stamplads	695,00 kr.

**Tabel 4. Timepriser for betalingsparkering**

P-billetter, 2024 p/l (kr. pr. time)	Fossildrevne køretøjer 2024	Nulemissionskøretøjer 2024, 100%
P-billet, Rød zone	43,00 kr.	43,00 kr.
P-billet, Rød zone (aften)	17,00 kr.	17,00 kr.



P-billet, Rød zone (nat)	<b>6,00 kr.</b>	6,00 kr.
P-billet, Grøn zone	<b>25,00 kr.</b>	25,00 kr.
P-billet, Grøn zone (aften)	<b>17,00 kr.</b>	17,00 kr.
P-billet, Grøn zone (nat)	<b>6,00 kr.</b>	6,00 kr.
P-billet, Blå zone	<b>16,00 kr.</b>	16,00 kr.
P-billet, Blå zone (aften)	<b>17,00 kr.</b>	17,00 kr.
P-billet, Blå zone (nat)	<b>6,00 kr.</b>	6,00 kr.
P-billet, Gul zone (dag og aften)	<b>12,00 kr.</b>	12,00 kr.
P-billet, Gul zone (nat)	<b>3,00 kr.</b>	3,00 kr.

## Økonomi

Initiativ 1 har serviceudgifter på 0,2 mio. kr. i 2024, og øger indtægterne for betalingsparkering fra nulemissionskøretøjer med 36 mio. kr. fra 2024 med en stigende profil i de følgende år.

**Table 5. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1. Indførelse af timebetaling for nulemissionskøretøjer svarende til 100 % af taksten for fossildrevne køretøjer samt beboerlicens for nulemissionskøretøjer på 225 kr./år</i>						
- Service, tekniske ændringer af selvbetjeningsløsning, automater og IVR-løsning samt kontrolterminaler	Service	200				200
- Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service	-39.884	-40.334	-40.671	-41.009	-161.898
- Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	39.884	40.334	40.671	41.009	161.898
<b>I alt</b>		<b>200</b>				<b>200</b>

Initiativ 2 har serviceudgifter på 0,2 mio. kr. i 2024, og øger indtægterne for betalingsparkering fra nulemissionskøretøjer med 38,9 mio. kr. fra 2024 med en stigende profil i de følgende år.

**Table 6. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2- Indførelse af timebetaling for nulemissionskøretøjer for svarende til 100 % af taksten for fossildrevne køretøjer samt beboerlicens for nulemissionskøretøjer på 695 kr./år</i>						
Service, tekniske ændringer af selvbetjeningsløsning, automater og IVR-løsning samt kontrolterminaler	Service	200				200
- Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service	-42.774	-44.164	-45.207	-46.249	-178.394
- Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	42.774	44.164	45.207	46.249	178.394



I alt		200						200
-------	--	-----	--	--	--	--	--	-----

### Klima

Det ikke muligt at vurdere klimaeffekten af initiativet. Det skyldes, at det er vanskeligt at forudsige bilisternes adfærdsmæssige reaktion på, at de ikke længere kan parkere gratis.

### Risikovurdering

Beregningen af indtægtsniveauet er behæftet med stor usikkerhed, da der er mangelfulde data på området og det er svært at forudsige, hvorledes takstindførelsen påvirker parkanternes adfærd.

**Tablet 7. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 1**

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	(I/U)	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>								
- Service, tekniske ændringer	TMU	1000 - Ordinær drift	U	200				200
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>200</b>				<b>200</b>
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>								
-Parkerings- indtægter	TMU	1010 - Parkerin g	I	-39.884	-40.334	-40.671	-41.009	-161.898
<b>Afledte servicemåltals- effekter i alt</b>				<b>-39.884</b>	<b>-40.334</b>	<b>-40.671</b>	<b>-41.009</b>	<b>-161.898</b>
<i>Finansposter</i>								
- Statslig modregning af parkeringsindtæ gter	ØU	2500 - Finans- poster	U	39.884	40.334	40.671	41.009	161.898
<b>Finansposter i alt</b>				<b>39.884</b>	<b>40.334</b>	<b>40.671</b>	<b>41.009</b>	<b>161.898</b>



**Tabel 8. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 2**

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	(I/U)	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>								
- Service, tekniske ændringer	TMU	1000 - Ordinær drift	U	200				200
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>200</b>				<b>200</b>
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>								
-Parkerings- indtægter	TMU	1010 - Parkerin g	I	-42.774	-44.164	-45.207	-46.249	-178.394
<b>Afledte servicemåltals- effekter i alt</b>				<b>-42.774</b>	<b>-44.164</b>	<b>-45.207</b>	<b>-46.249</b>	<b>-178.394</b>
<i>Finansposter</i>								
- Statslig modregning af parkeringsindtæ gter	ØU	2500 - Finans- poster	U	42.774	44.164	45.207	46.249	178.394
<b>Finansposter i alt</b>				<b>42.774</b>	<b>44.164</b>	<b>45.207</b>	<b>46.249</b>	<b>178.394</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

[Stab tilretter tabel efter behov - slet denne sætning]

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM184 Hensigtserklæring om finansiering af gæstelicenser til kolonihaveejere



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat vedr. en hensigtserklæring om finansiering af gæstelicenser til kolonihaveejere i forbindelse med Overførselssagen 2023-2024.

### Indhold

I forbindelse med implementeringen af de kommende tre timers tidsbegrænsede zoner, har flere haveforeninger og beboere i haveforeningerne på navnlig Amager og i Valby givet udtryk for, at de kommende tidsbegrænsede zoner udgør et problem for dem, da deres sæsonbeboere ikke kan få en beboerlicens som følge af, at de ikke er registreret med bopæl på adressen. Beboere i H/F Bryggen udtrykte lignende ønsker ved indførelsen af den tidsbegrænsede zone på Islands Brygge i 2018.

Det er derfor planlagt, at Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2023 skal tage stilling til, om Teknik- og Miljøforvaltningen skal udarbejde en særlig licens, som kan gælde fra d. 1. april til og med d. 31. oktober for beboere i kolonihaveforeninger.

Der er tale om en licens for kolonihaveejere, der kan gives til personer, som har registreret bopæl udenfor Københavns Kommune, ligesom beboere i Københavns Kommunes andre p-zoner kan have to licenser; ét ved deres permanente bopæl og ét ved deres kolonihave.

Det udestår dog at finde finansiering til den tekniske løsning samt sagsbehandling vedr. udstedelse af licenserne. Forvaltningen har undersøgt hos systemleverandøren, hvorvidt der kan laves en teknisk løsning, der imødekommer en mere eller mindre automatiseret proces. Udfordringen ligger primært i, at kolonihaveejeren ikke er registreret i et offentligt register, og ansøgningen kan derfor ikke automatisk valideres, ligesom adressen skal op sættes manuelt. Der skal derfor findes en it-løsning, hvilket er estimeret til at koste ca. 250.000 kr. Derudover estimeres der varige serviceomkostninger til sagsbehandling på 150.000 kr. pr. år.

Forslag til aftaletekst:

*"Parterne er enige om, at der skal findes en løsning for kolonihaveejere, som påvirkes af implementeringen af de nye tidsbegrænsede parkeringszoner. Teknik- og Miljøudvalget skal i december 2023 behandle en indstilling om en gæstelicens som en konkret løsning for kolonihaveejerne. Parterne er enige om, at finansieringen af en gæstelicens henvises til forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024".*



## TM020 Videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen, Amager Vest



Kort over Øresundsmotorvejen i Københavns Kommune. Fra KK Kort 2023

### Baggrund

Med Overførselsagen 2021-2022 blev der afsat 1,8 mio. kr. til en foranalyse, som skulle afdække mulighederne for en overdækning af Øresundsmotorvejen på hele strækningen eller på delstrækninger i Københavns Kommune i dialog med Tårnby Kommune og andre interessenter.

Foranalysens resultater blev afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget den 19. juni 2023. I foranalysen er der med udgangspunkt i følgende tre konstruktionsformer undersøgt fire scenarier for en overdækning:

- *Hamborgskærme*. Ekstra høje støjreducerende skærme med udkrægning over kørebanerne. Mulighed for opsætning af solceller.
- *Let overdækning*. Konstruktion, hvorpå der ikke kan etableres rum for ophold. Mulighed for opsætning af solceller.
- *Tung overdækning*. Konstruktion, hvor der blandt andet vil kunne etableres grønne byrum med mulighed for ophold, let trafik og småbygninger.

Dette budgetnotat går på en videre undersøgelse af ét af de fire scenarier, der er undersøgt i foranalysen, samt på udvalgte tilvalg.

### Indhold

I det følgende beskrives de fire scenarier, der kan undersøges nærmere, inkl. mulige tilvalg. Dernæst oplystes en række forhold, der vil indgå i undersøgelse, herunder den videre afklaring af organisering, proces og myndighedsinddragelse i forbindelse med en eventuel overdækning af Øresundsmotorvejen.

### Den videre undersøgelse og scenarier

I foranalysen er der undersøgt fire scenarier, som kombinerer de tre konstruktionsformer på forskellige måder med fokus på henholdsvis støjreduktion, energiproduktion (solceller) samt sammenhænge og bykvalitet. De tre konstruktionsformer har alle en god støjdæpende effekt (forudsat en samlet længde på mere end 1.500 meter), og de fire scenarier sikrer alle en bedre sammenhæng, da de indeholder en tung overdækning i minimum et område af Ørestad.



Valget af scenarie angiver det primære fokus for den videre undersøgelse med overdækningen. Vælges fx scenarie 1, er det primære fokus støjreduktion, mens der ved valg af scenarie 3 også er fokus på at skabe mest mulig sammenhæng og byrum. Scenarie 3 er det mest omkostningstunge, mens scenarie 1 er mindst omkostningstungt.

**Table 1. Scenariernes økonomi, støjefekt og klimabelastning ved senere anlæg**

Parametre	Scenarie 1 Priseffektiv støjreduktion (1,6 km)	Scenarie 2 Integreret energiproduktion (2,5 km)	Scenarie 3 Sammenhænge Og bykvalitet (1,6 km)	Scenarie 4 Ørestad (850 meter)
<b>Støjreduktion</b> (2051 støjbelastede boliger i basis)	36% reduktion i antal støjbelastede boliger	42% reduktion i antal støjbelastede boliger	40% reduktion i antal støjbelastede boliger	3% reduktion i antal støjbelastede boliger
<b>Anlægssum</b>	1,3 mia. kr.	1,9 mia. kr.	3,7 mia. kr.	1,6 mia. kr.
<b>CO<sub>2</sub>-eq ved anlæg</b> (A1-A3 og A4)	40.000-67.000 ton CO <sub>2</sub> -eq	46.000-76.000 ton CO <sub>2</sub> -eq	165.000- 277.000 ton CO <sub>2</sub> -eq	65.000- 110.000 ton CO <sub>2</sub> -eq

De fire scenarier og deres estimerede støjefekt, anlægsspris (uden driftsomkostninger) og anlægsprojektets groft estimerede miljøpåvirkning målt i CO<sub>2</sub>-eq. Kilde: Foranalyse, Cowi juni 2023.  
Estimaterne vil blive kvalificeret yderligere i forbindelse med den videre undersøgelse.

I bilag 1 ses et kort over Øresundsmotorvejen opdelt i 7 delområder, som der refereres til i nedenstående. Delområderne defineres af de sti- og vejbroer der krydser vejen og banen.

### **Scenarie 1. Preiseffektiv støjreduktion, 1,6 km (2,2 mio. kr. i anlæg)**

Scenarie 1 har fokus på støjreduktion, samtidig med at der skabes et minimum af sammenhæng mellem områderne, der gennemskæres af motorvejen.

Der undersøges opsætning af tung overdækning over motorvej og bane i centrum af Ørestad, delområde 4 og opsættes Hamborgskærme over motorvejen i delområde 2, 3, 5, 6 og 7. Opsætning af Hamborgskærme er som udgangspunkt den billigste løsning, men den videre undersøgelse kan vise, at en let overdækning er mere hensigtsmæssig (fx ift. levetid og sikkerhedskrav).

På nuværende tidspunkt er det uklart hvordan Hamborgskærme og lette overdækninger er omfattet af tunneldirektivet, hvilket skal afklares i dialog med bl.a. Vejdirektoratet. En tung overdækning af delområde 4 indebærer både en overdækning af Ørestad Station og banen, og den videre analyse skal undersøge udfordringerne nærmere – herunder om længde og placering med fordel kan tilpasses.

### **Tilvalg til scenarie 1. Let overdækning eller opsætning af Hamborgskærme langs motorvejen delområde 1, Kalvebod Fælled (0,3 mio. kr. i anlæg)**

Støjreducerende effekt ved at forlænge overdækningen af motorvejen mod Kalvebod Fælled, delområde 1. Den optimale længde og konstruktionstype skal afklares med undersøgelsen.



### **Scenarie 2. Integreret energiproduktion, 2,5 km (2,5 mio. kr. i anlæg)**

Scenarie 2 minder om scenarie 1 med undersøgelse af en tung overdækning i centrum af Ørestad, delområde 4. Scenariet kombinerer let overdækning og Hamborgskærme på resten af strækningen samt Hamborgskærme langs Kalvebod Fælled, delområde 1. Opsætning af Hamborgskærme er som udgangspunkt den billigste løsning, men den videre undersøgelse kan vise, at en let overdækning er mere hensigtsmæssig (fx ift. levetid og sikkerhedskrav).

Foruden støjreduktion er fokus i scenarie 2 på energiproduktion, og der opsættes solcellepaneler på den lette overdækning og Hamborgskærmene. Energiproduktion via solceller har, jf. den tidligere foranalyse, et begrænset potentiale ift. medfinansiering af en overdækning. En nærmere undersøgelse kan dog være relevant ift. hvordan solcellestrømmen kan anvendes direkte via interne forbindelser til at drive ventilation og belysningsanlæg på strækningen.

### **Scenarie 3. Sammenhæng og Byrum, 1,6 km (3,1 mio. kr. i anlæg)**

I scenarie 3 er der fokus på støjreduktion og sammenhæng. Der undersøges opsætning af tung overdækning af både motorvej og bane i delområde 4, 5, 6 og 7 samt en tung overdækning af motorvejen i delområde 3 og Hamborgskærme i delområde 2. En tung overdækning af Øresundsmotorvejen i delområde 3 er kompliceret pga. ramperne, og motorvejsudvidelse udfordrer pladsforholdene. Det skal undersøges nærmere.

Med scenarie 3 indgår en indikativ business case af byggemuligheder ved kolonihaveområdet med ikke-varige kolonihaver, delområde 6, syd for motorvejen, herunder indledende vurdering af Københavns Kommunes muligheder og forpligtelser samt kvalificering af, hvor mange kolonihaver der vil kunne placeres på den tunge overdækning.

De tre tilvalg til scenarie 3 herunder kan vælges uafhængigt af hinanden eller sammen, idet de vedrører forskellige delområder. Der vil være omkostningssynergier ved valg af alle tre tilvalg.

#### **Tilvalg 1 til scenarie 3. Let overdækning eller opsætning af Hamborgskærme langs motorvejen delområde 1, Kalvebod Fælled (0,4 mio. kr. i anlæg)**

Støjreducerende effekt ved at forlænge overdækningen af motorvejen mod Kalvebod Fælled, delområde 1. Den optimale længde og konstruktionstype skal afklares med undersøgelsen.

Anlægsestimater er højere i dette tilvalg end i tilvalget til scenarie 1. Det skyldes, at der i scenarie 1 arbejdes med Hamborgskærme på en stor del af strækningen, og derfor er der en del overlap mellem tilvalg og grundscenarie i scenarie 1, hvilket ikke er tilfældet i scenarie 3, hvor det primære fokus i grundscenariet er den tunge overdækning.



### **Tilvalg 2 til scenarie 3. Let overdækning eller opsætning af Hamborgskærme langs motorvejen mod Tårnby, delområde 6 og 7 (0,5 mio. kr. i anlæg)**

Tung overdækning af motorvej og bane er et komplekst projekt. Mulighederne for at opsætte let overdækning eller Hamborgskærme langs motorvejen i delområde 6 og 7 undersøges videre som et muligt alternativ til en tung overdækning.

### **Tilvalg 3 til scenarie 3. Tung overdækning med bebyggelse, delområde 3 (0,8 mio. kr. i anlæg)**

Foranalysen peger på en mulighed for at overdække motorvej og jernbane med én samlet konstruktion i delområde 3. Den vurderes vanskelig at gennemføre pga. den manglende plads til søjler, de dobbeltrettede ramper, samt at arealet syd for p.t. er under planlægning. Løsningen kan belyses nærmere i en selvstændig analyse, hvor muligheden for at lade et større samlet bygningskompleks udgøre overdækningen indgår.

### **Scenarie 4. Ørestad, 800 meter (2,5 mio. kr. i anlæg)**

I scenarie 4 har der været fokus på at sammensætte de forskellige overdækningskonstruktioner med en tung overdækning i delområde 4 og 5, let overdækning i delområde 3 og Hamborgskærme i delområde 2. Løsningen skaber sammenhæng i Ørestad, men har pga. længden kun en lille støjreducerende effekt. Foruden forhold beskrevet i næste afsnit vil scenariet kvalificere potentialerne ved energiproduktion på overdækningen.

### **Videre undersøgelse for det udvalgte scenarie**

Nedenstående forhold skal undersøges for det scenarie, der vælges. Punkterne er uddybet i bilag 2.

- Projektets bygbarhed og trafikafvikling på Øresundsmotorvejen under anlæg
- Kvalificering af mulighederne for overdækning af banen og Ørestad Station
- Overdækning ved rampeanlæg, område 2 og 3
- Terrænforhold langs en mulig overdækning og tværgående broer
- Sikkerhedsmæssige krav og tunneldirektiv
- Levetid, drift og vedligehold af overdækningen
- Støjreduktion og samfundsøkonomiske perspektiver
- Øvrige forhold, herunder jordbundsforhold, ledninger, mm.
- Kvalificering af økonomi og tidsplan for anlæg
- Nærmere kvalificering af juridiske forhold og proces
- Overdækningen og udnyttelse af overfladen

Københavns Kommune kan kun gennemføre et overdækningsprojekt i samarbejde med en række relevante aktører, herunder Sund og Bælt, By og Havn, Tårnby Kommune, Transportministeriet, Amager Vest Lokaludvalg og øvrige relevante grundejere. Teknik- og Miljøforvaltningen vil afsøge mulighederne for at nedsætte en arbejdsgruppe eller en følgegruppe med relevante aktører.

Undersøgelsen forventes at løbe over to år (2024 og 2025). Teknik- og Miljøudvalget orienteres ultimo 2024 om status. I den forbindelse vurderer forvaltningen, om der er behov for en beslutningsag i stedet for en status i forhold til det videre arbejde med



analysen. Den samlede undersøgelse forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2026, med henblik på at indgå i forhandlingerne om Budget 2027.

## Økonomi

Scenarie 1 har samlede anlægsomkostninger på i alt 2,5 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1. Priseffektiv støjreduktion 1,6 km</i>						
Udvidet undersøgelse scenarie 1	Anlæg	1.100	1.100			2.200
- Tilvalg 1.a Overdækning Kalvebod Brygge	Anlæg	150	150			300
<b>Udgifter i alt, scenarie 1</b>		<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>

Scenarie 2 har samlede anlægsomkostninger på i alt 2,5 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2. Integreret energiproduktion</i>						
Udvidet undersøgelse scenarie 2	Anlæg	1.250	1.250			2.500
<b>Udgifter i alt, scenarie 2</b>		<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>

Scenarie 3 har samlede anlægsomkostninger på i alt 4,6 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 4. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 3**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 3. Sammenhæng og Byrum</i>						
- Udvidet undersøgelse scenarie 3	Anlæg	1.550	1.550			3.100
- Tilvalg 1 Overdækning Kalvebod Fælled	Anlæg	200	200			400
- Tilvalg 2 Overdækning område 6 og 7	Anlæg	250	250			500
- Tilvalg 3 Bebyggelse område 3	Anlæg	400	400			800
- Synergibesparelse ved alle tre tilvalg	Anlæg	-100	-100			-200
<b>Udgifter i alt, scenarie 3</b>		<b>2.300</b>	<b>2.300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.600</b>



Scenarie 4 har samlede anlægsomkostninger på i alt 2,5 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 5. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 4**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 4. Ørestad</i>						
- Udvidet undersøgelse scenarie 4	Anlæg	1.250	1.250			2.500
<b>Udgifter i alt, scenarie 4</b>		<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at den videre undersøgelse er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg. Dialog med interessenter vurderes dog som omfattende og kompleks.

### Bevillingstekniske oplysninger

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (Udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	745	745			1.490	1.490*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	355	355			710	710*
- Projektering, tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	105	105			210	210*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	45	45			90	90*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>	<b>2.500*</b>

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	850	850			1.700	1.700*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	400			800	800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>	<b>2.500*</b>



**Tabel 8. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 3**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (Udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.100	1.100			2.200	2.200*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	450	450			900	900*
- Projektering, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	140	140			280	280*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	60	60			120	120*
- Projektering, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	175	175			350	350*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	75	75			150	150*
- Projektering, tilvalg 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	275	275			550	550*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	125	125			250	250*
- Projektering, synergibesparelse ved valg af alle tre tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	-70	-70			-140	-140*
- Udgifter til bygherreorganisation, synergibesparelse ved valg af alle tre tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	-30	-30			-60	-60*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>2.300</b>	<b>2.300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.600</b>	<b>4.600*</b>





**Tabel 9. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 4**

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	850	850			1.700	1.700*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	400			800	800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>	<b>2.500*</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Tidligere afsatte midler

Der blev ved Overførselssagen 2021-2022 afsat 1,8 mio. kr. til en foranalyse, som skal afdække mulighederne for en overdækning af Øresundsmotorvejen på hele strækningen eller på delstrækninger i Københavns Kommune i dialog med Tårnby Kommune og andre interessenter.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022
Overførselssagen 2021-2022	1.800
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.800</b>

#### Henvisninger

Afrapportering foranalyse overdækning Øresundsmotorvejen  
[82548e83-0d09-4210-9921-39e100030b4b-bilag-4.pdf \(kk.dk\)](https://kkm.dk/82548e83-0d09-4210-9921-39e100030b4b-bilag-4.pdf)

#### Bilag

Bilag 1. Kort over delområder, Øresundsmotorvejen  
Bilag 2. Uddybning af indhold for den videre undersøgelse

## Bilag 1. Kort over delområder, Øresundsmotorvejen



Kortet viser projektområdet samt den naturlige inddeling i syv delområder. Delområderne defineres af de mange sti- og vejbroer der krydser Øresundsforbindelsen. Fra "Foranalyse af en overdækning af Øresundsmotorvejen" COWI, juni 2023.

Delområde 1 er ca. 900 m langt. Som for delområde 2 ligger Øresundsbanen ikke indenfor afgrænsningen af delområdet. Således er delområde 1 udelukkende koncentreret om Øresundsmotorvejen.

Delområde 2 er en del af Naturpark Amager og ligger på grænsen til Ørestad. Motorvejsstrækningen i delområde 2 er ca. 225 m lang. Delområdet ligger mellem Kanonvej i vest og Center Boulevard i øst

Delområde 3 er første møde med Ørestad for trafikanter på Øresundsmotorvejen og er et af de mest komplekse delområder i foranalysen pga. mange ramper. Samtidig er det delområdet, hvor motorvejstracéet og banetracéet mødes og fortsætter i to parallelle tracéer mod øst. Motorvejsstrækningen i delområde 3 er ca. 255 m.

Delområde 4 ligger som den centrale del af Ørestad og har en strækning på ca. 235 m. Delområdet ligger med vejbroen Ove Arups Vej og stibroforbindelsen mod vest samt vejbroen Ørestad Boulevard og metrohøjbanen i øst.

Delområde 5 har en strækning på ca. 200 m. Delområde 5 ligger mellem vejbroen Ørestad Boulevard og metrohøjbanen i vest samt stibroen Kanalvej i øst. Delområde 5 er ankomstområdet for både den kollektive trafik med Ørestad Metrostation og Ørestad regionale togstation.

Delområde 6 og 7 har en samlet vejstrækning på ca. 700 m, fordelt på ca. 350 m hver. Delområderne ligger i Kolonihavekvarteret og på kanten til Tårnby Kommune. Delområde 6 ligger mellem stibroen Kanalvej og vejbroen Kongelundsvej, hvor delområde 7 ligger mellem vest for delområde 6 og til vejbroen Oliefabriksvej, der markerer kommunegrænsen. Fra delområde 7 er der 350 meter til Tårnbyoverdækning.



## Notat

### Bilag 2. Uddybning af indhold for den videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen i Københavns Kommune

#### Projektets bygbarhed og trafikafvikling på Øresundsmotorvejen under anlæg

Projektets bygbarhed vurderes nærmere, herunder byggepladslogistik, mulig anlægslogistik og -tidsplan samt principperne for afvikling af trafikken i anlægsperioden. Mulighederne for at koordinere ift. den planlagte udvidelse af Øresundsmotorvejen skal undersøges.

#### Kvalificering af mulighederne for overdækning af Ørestadsbanen og Ørestad Station

Omfanget af sporspærringer og mulighederne skal undersøges i dialog med Banedanmark og Sund & Bælt herunder ombygning af kørestrømsanlæg. Overdækningen af Ørestad Station (område 4 og 5) skal undersøges herunder mulige arealreservationer for en senere sporudvidelse af Øresundsbanen.

#### Overdækning ved rampeanlæg, område 2 og 3

På delstrækningen imellem Center Boulevard og Ove Arups Vej er der begrænset plads til en overdækningsløsning. Mulighederne for en overdækning af området skal undersøges nærmere, herunder om de eksisterende rampevægge kan bære en let overdækning.

#### Terrænforhold langs en mulig overdækning og tværgående broer

Mødet mellem terrænforhold, eksisterende konstruktionsanlæg og en overdækning undersøges – herunder muligheder for at reducere udfordringer med højdeforskelle, m.m. Overdækningens møde med de tværgående broer og metro skal undersøges, herunder hvordan broerne evt. kan integreres i en samlet løsning.

#### Sikkerhedsmæssige krav og tunneldirektiv samt levetid, drift og vedligehold af overdækningen

Krav til design, installationer, trafik og drift samt relevante risikoanalyser uddybes. De forskellige konstruktionstypers levetid vurderes. Krav og forhold ved drift og vedligehold af en overdækningsløsning beskrives nærmere.

21-08-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 3312

Dokumentnummer i F2  
93471

Sagsnummer i eDoc  
2023-0073903

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

### Støjreduktion og samfundsøkonomiske perspektiver

Hvordan støjudslip nær de tværgående broer kan reduceres, undersøges samt støjsikring af evt. friareal på en tung overdækning. Samfundsøkonomiske perspektiver kvalificeres herunder støj og luftforurening.

### Øvrige forhold

Jordbunds-, grundvands- og forureningsforhold samt angivelse af eksisterende træer. Regnskab for parkeringspladser. Undersøge om det er nødvendigt at omlægge ledninger samt ombygning af afvandingsbassin. Mulig udnyttelse af eksisterende støjvolde og skærme.

### Økonomi og tidsplan for anlæg

Proces, tidsplan og økonomi for et overdækningsprojekt skal kvalificeres yderligere.

### Proces og samarbejde

Teknik- og Miljøforvaltningen vil afsøge mulighederne for at nedsætte en arbejdsgruppe eller en følgegruppe med relevante aktører.

### Nærmere kvalificering af juridiske forhold og proces

Oversigt over forventede nødvendige myndighedsgodkendelser og grænsefladeparter som gennemførelsen af projektet kræver – herunder planforhold, miljøtilladelser, fredninger mv. er udarbejdet i forbindelse med foranalysen og skal kvalificeres i det videre arbejde.

### Overdækningen og udnyttelse af overfladen

Opstilling af proces og forlag til indhold for arbejdet med overdækningens overflade samt skitseforslag.

## TM085 En mere ældrevenlig by



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2024 om initiativer til at skabe en mere ældrevenlig by.

### Indhold

Budgetnotatet omfatter tre overordnede initiativer fordelt på tre delinitiativer, som kan gennemføres sammen eller uafhængigt af hinanden. Det drejer sig om:

- Initiativ 1. Pulje til etablering af asfaltramper og nedsænkede kantsten.
- Initiativ 2. Forsøgsordning med "Slow lanes".
- Initiativ 3. Opsætning af 500 traditionelle københavnerbænke.

### **Initiativ 1. Pulje til etablering af asfaltramper og nedsænkede kantsten (1,3 mio. kr. i anlæg)**

Initiativet omfatter en pulje til at nedbryde barrierer, som f.eks. rollator- og kørestolsbrugere kan møde ved kantstensopspring. Dette i form af asfaltramper, nedsænkede kantsten eller en kombination af disse to modeller. Med en pulje til etablering af asfaltramper og nedsænkede kantsten vil Teknik- og Miljøforvaltningen kunne skabe bedre betingelser for brug af byen for de af byens brugere, der har behov for niveaufri adgang på de offentlige veje og pladser i Københavns Kommune. Teknik- og Miljøforvaltningen udfører i udgangspunktet ikke anlægsprojekter på private fællesveje, men hvis kortlægningen finder det relevant med anlæg på private fællesveje, vil forvaltningen undersøge mulighederne herfor. Asfaltramperne vil blive etableret på baggrund af en kortlægning og på baggrund af inddragelse af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Ældrerådet.

Puljen er skalérbar, men det vurderes, at der som minimum vil skulle afsættes 0,5 mio. kr., såfremt indsatsen skal have en effekt. Dette indeholder 0,14 mio. kr. til udgifter til bygherreorganisation og 0,36 mio. kr. til udførsel.

Det vurderes desuden, at der maksimalt skal afsættes 1,85 mio. kr., hvoraf 1,5 mio. kr. er i rent anlæg og 0,35 mio. kr. er udgifter til et halvt årsværk.

De forskellige rampeløsninger har både fordele og ulemper. Asfaltramper kan nemt tilføjes de eksisterende forhold, da de ikke kræver ombygning af vejen, men blot kan lægges i forlængelse af kantstenen. Det kan imidlertid være en udfordring at etablere dem med en passende hældning. Hvis Vejdirektoratets anbefalinger til maksimale



rampehældninger skal følges, skal asfaltramper ved et standardkantstensopspring på 10 cm være 100 cm lange. Det begrænser de arealer, de rager ud i, hvilket er særligt problematisk på cykelstier, idet cyklisterne ofte benytter hele cykelstiens bredde.

Det samme hensyn til hældning gælder også ved etablering af nedsænkede kantsten. Idet man punktvis ombygger fortovsarealet, kan nedsænkede kantsten være til generel gene, da fodgængere enten skal bevæge sig udenom det nedsænkede areal eller må passere det punktvis dyk i fortovet. Af den grund etablerer Teknik- og Miljøforvaltningen ofte asfaltramper og nedsænkede kantsten med en større hældning end den maksimalt anbefalede, da generne for de øvrige trafikanter er store ved at følge de anbefalede hældninger.

Etablering af ramper indgår tillige som et blandt flere anvendelsesformål i initiativ 1 "Pulje til mindre tilgængelighedstiltag" i TM003 *Fremkommelighed for gangbesværede borgere*.

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

### **Initiativ 2. Forsøgsordning med "Slow lanes" (0,9 mio. kr. i anlæg)**

Med initiativet udvikles og etableres afmærkning af "slow lanes" på udvalgte strækninger i Københavns Kommune, som er tiltænkt cyklister, der kører i et langsommere tempo eller ved siden af hinanden. Initiativet taler positivt ind i visionen om, at København skal være en ældrevenlig by ved at gøre byen mere tilgængelig for flere københavnere og dermed fremme fx fysisk aktivitet.

Afmærkningen etableres på udvalgte strækninger, hvor cykelstibredde er på min. 3 meter. Strækningerne vil hovedsageligt være PLUS-nettet og supercykelstier samt andre centrale cykelkorridorer igennem byen. Afmærkningen kan f.eks. etableres på de delstrækninger på følgende veje, hvor cykelstien er mere end 3 m bred:

- Østerbrogade ved Søerne
- Amager Boulevard
- Dr. Louises Bro
- Dag Hammerskjölds Allé
- Øster Søgade
- Nørrebrogade
- Tagensvej

Disse er på nuværende tidspunkt forvaltningens bedste bud på delstrækninger, som hensigtsmæssigt vil kunne indgå i forsøgsordningen.

Det endelige antal veje og de præcise strækninger afklares i den indledende screeningsfase. Det vil sige, at hvis flere strækninger findes velegnede til forsøg som "slow lane" i screeningen, vil disse kunne medtages.

For at understøtte udrulningen af "slow lanes" gennemføres der også en informationskampagne for at øge cyklisters opmærksomhed om tiltaget og om hensigtsmæssig adfærd på cykelstien. Screeningsfase og informationskampagne gennemføres i samarbejde med Sundheds- og Omsorgsforvaltningen.

Da der ikke findes afmærkning til etablering af "slow lanes" eller anden opdeling i hurtige/langsomme baner på cykelstien i henhold til afmærkningsbekendtgørelsen, er det indledningsvist nødvendigt at gennemføre initiativet som en forsøgsordning. Vejdirektoratet skal godkende den foreslåede afmærkning til etablering af "slow lanes".





Afmærkningen vil kun have karakter af "nudging", da det ikke er muligt i henhold til Færdselsloven at opdele cykelstien til forskellige typer af cyklister. Cykelstier er omfattet af generelle skiltning af hastighedsgrænser på de veje, de grænser op til. Differentieret hastighedsgrænse på cykelstier kan kun etableres som kampagne efter dispensation fra Vejdirektoratet. Da skiltene skal stå til højre for de kørende, ville skiltene komme til at stå midt i cykelstien, eller der skal udtages et 70 cm bredt areal af cykelstien for at kunne placeres disse.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges resultaterne af forsøget ultimo 2025.

På baggrund af en evaluering af afmærkningen kan der efterfølgende søges om yderligere dispensation fra afmærkningsbekendtgørelsen hos Vejdirektoratet med henblik på, at afmærkningen på længere sigt kan optages i afmærkningsbekendtgørelsen. Det er Vejdirektoratet, der i sidste ende afgør, om den anvendte afmærkning til "slow lanes" eventuelt kan indgå i afmærkningsbekendtgørelsen.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2012 gennemført et forsøg med overhalingsbaner på udvalgte strækninger på Dr. Louises Bro, Amager Boulevard og Grønningen. Forsøget havde ingen entydig effekt på flowet på cykelstien.

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

### **Initiativ 3. Pulje til opsætning af op til 500 københavnerbænke (6,0 mio. kr. i anlæg i 2024-2026)**

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2021 afsluttet opsætningen af 500 nye ældrevenlige bænke fordelt over hele byen. Disse bænke er opstillet i samarbejde med Sundheds- og Omsorgsforvaltningen baseret på en analyse lavet af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen mht. de ældres behov for bænke i byrummet. De nye bænke er således opstillet baseret på de ældres ønsker om flere bænke til at understøtte muligheden for at kunne tage et hvil ved transport, tage et nydelsesophold i byrummet og tage ophold af social karakter i byens rum.

Initiativ 3 indebærer, at der opsættes yderligere 500 traditionelle københavnerbænke til at understøtte de ældres behov. Placering vil blive baseret på en analyse lavet af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i 2021 mht. de ældres behov for bænke i byrummet.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, ikke mindst med erfaringerne fra 2021, at det er vanskeligt at finde plads til 500 nye placeringer til københavnerbænke på kommunens arealer. Hvis der ønskes bænke opstillet på kommunale arealer, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det er muligt at opstille 50 nye københavnerbænke til at understøtte de ældres behov. Det skyldes, at bænke, sammen med andet byudstyr såsom cykelstativer og affaldskurve, skal placeres på steder, hvor det ikke påvirker fremkommeligheden i byen negativt.

Derfor vil det være nødvendigt at finde nye placeringer på de private fællesveje, hvis der samlet set skal findes plads til 500 nye københavnerbænke. Det skal bemærkes, at opsætning af bænke på private fællesvej, vil medføre en række yderligere administrative omkostninger, der ikke er forbundet med opsætning af bænke på kommunalt areal i form af bl.a. indhentning af en række tilladelser og dialog med de private grundejere, hvilket øger udgifterne hertil.

Private fællesveje udgør en betydelig del af byens rum, og en stor del af byudviklingsområderne består af private veje. Da mange veje i Københavns Kommune er private fællesveje, er det væsentligt for mobiliteten blandt byens ældre, at der også opstilles





bænke på disse veje. Derfor har Sundheds- og Omsorgsforvaltningen vurderet, at kommunalfuldmagtsreglerne fagligt kan begrunde, at kommunen samarbejder med ejere af private fællesveje om at gøre de private fællesveje tilgængelige for alle byens borgere.

Det kræver dog en offentligretlig tilladelse fra vejmyndigheden at sætte bænke på private fællesveje og en privatretlig tilladelse fra den grundejer, som ejer vejen. Der skal dermed indhentes tilladelser fra to steder, og der skal være indledningsvis dialog med de private grundejere de ønskede steder, før Teknik- og Miljøforvaltningen kan vide, om etableringen rent faktisk kan ske. Derfor kræver initiativet midler til projektledelse. Opsætning vil ske med inddragelse af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen.

Initiativet kan skaleres. Opsætningen af en københavnerbænk på kommunalt areal koster 11.000 kr. inkl. projektledelse. Opsætningen af en københavnerbænk på private fællesveje koster 12.000 kr. inkl. projektledelse, herunder udgifter til dialog med private grundejere og ansøgninger om tilladelser. Udrulningstakten for de nye bænke afspejler de midler der er afsat til projektledelse. Såfremt der ønskes en hurtigere implementering, skal der afsættes flere midler til projektledelse og opsætning.

I budget 2020 blev der afsat 5,0 mio. kr. til opsætning af 500 bænke. Disse bænke er alle opsat på kommunalt areal. Prisen pr. bænk er estimeret højere i indeværende budgetnotat, som følge af at forvaltningen har indarbejdet få udgifter til projektledelse. Dette baseret på forvaltningens erfaringer med implementeringen af beslutningen fra budget 2020, hvor opsætningen af bænke blev forsinket som følge af manglende dedikerede ressourcer til at lede opgaven.

Initiativet kan have konsekvenser for antallet af træer og cykelparkeringspladser, såfremt der skal skabes plads til opsætning af bænke.

Opsætning af bænke indgår tillige som et blandt flere anvendelsesformål i initiativ 1 "Pulje til mindre tilgængelighedstiltag" i TM003 *Fremkommelighed for gangbesværede borgere*.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,2 mio. kr. i perioden 2024-2027. Der skal som en konsekvens af initiativerne tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2025, 0,4 mio. kr. i 2026 og 2027 samt 0,5 mio. kr. årligt fra 2028 og frem til drift og vedligehold af bænke.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget i december 2027.

I initiativ 2 forventes afmærkning etableret i september 2024, og initiativet afsluttet med nedtagning i juni 2026.

Initiativ 3 forventes ibrugtaget løbende fra medio 2024 til ultimo 2027. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Pulje til ramper</i>							
- Anlæg	Anlæg	40	320	320	320		1.000
- Analyse mv.	Anlæg	45	100	100	100		345
<b>Udgifter i alt, initiativ 1</b>		<b>85</b>	<b>420</b>	<b>420</b>	<b>420</b>	<b>0</b>	<b>1.345</b>
<i>Initiativ 2. Etablering af "slow lanes"</i>							
- Afmærkning og nedtagning	Anlæg	210		70			280
- Ekstern evaluering	Anlæg		320				320
- Udvikling og intern evaluering	Anlæg	173	173				346
<b>Udgifter i alt, initiativ 2</b>		<b>383</b>	<b>493</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>946</b>
<i>Initiativ 3. Pulje til opsætning af op til 500 københavnerbænke</i>							
- Indkøb og opsætning af 450 bænke på private fællesveje	Anlæg	500	2.000	1.500	500		4.500
- Indkøb og opsætning af 50 bænke på kommunalt areal	Anlæg	500					500
- Projektledelse, dialog med grundejere og ansøgning om tilladelser til opsætning på private fællesveje	Anlæg	100	400	300	100		900
- Projektledelse, opsætning på kommunalt areal	Anlæg	50					50
- Afledt drift og vedligeholdelse	Service		200	375	400	500	1.475
<b>Udgifter i alt, initiativ 3</b>		<b>1.150</b>	<b>2.600</b>	<b>2.175</b>	<b>1.000</b>	<b>500</b>	<b>7.425</b>
<b>Udgifter i alt, alle initiativer</b>		<b>1.618</b>	<b>3.513</b>	<b>2.665</b>	<b>1.420</b>	<b>500</b>	<b>9.716</b>

## Klima

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2e</sub> /kvm/år)	(ton CO <sub>2e</sub> /år)	(ton CO <sub>2e</sub> )
Initiativ 1	-	-	6,4
Initiativ 2	-	-	0,4
Initiativ 3	-	-	3,0

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

## Risikovurdering

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

Den overordnede risikovurdering for initiativ 3 er, at der er risiko for, at de nødvendige tilladelser ikke opnås. Der skal indhentes tilladelser fra to steder, før forvaltningen kan vide, om etableringen rent faktisk kan ske. Det skyldes at forvaltningen generelt ikke har erfaring med opsætning af byinventar, herunder bænke, på private fællesveje og ved derfor ikke, hvordan grundejere vil tage imod initiativet. Det er uklart i hvilket omfang de fysiske forhold på de private fællesveje giver mulighed for opsætning af bænke. Dertil



kommer, at opgaven er administrativt tungt, hvilket kan reducere eksekveringskraften indenfor de afsatte ressourcer.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Table 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Udførelse (internt), initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	40	320	320	320		1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	45	100	100	100		345	345*
- Projektering (ekstern evaluering), initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg		320				320	320*
- udførelse, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	210		70			280	280*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	173	173				346	346*
- Udførelse, initiativ 3, placering på private fællesveje	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	2.000	1.500	500		4.500	4.500*
- Udførelse, initiativ 3, placering på kommunale arealer	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500					500	500*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3, placering på private fællesveje	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100	400	300	100		900	900*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3, placering på kommunale arealer	TMU	2000 - Ordinær anlæg	50					50	50*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.618</b>	<b>3.313</b>	<b>2.290</b>	<b>1.020</b>	<b>0</b>	<b>8.241</b>	<b>8.241*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
Vedligehold og afledt drift, initiativ 3	TMU	1000 - Ordinær drift		200	375	400	500	1.475	
<b>Afledte serviceudgifter i altre</b>			<b>0</b>	<b>200</b>	<b>375</b>	<b>400</b>	<b>500</b>	<b>1.475</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

### Tidligere afsatte midler

Der blev ved Budget 2017 afsat 2,5 mio. kr. til kortlægning af tilgængelighed for færdselshandicappede i 10 bydele; 5,0 mio. kr. til kortlægning og anlæg af højest prioriterede indsatser for færdselshandicappede i Ørestad. Kortlægningen af tilgængelighed i 10 bydele viste sig at blive ca. 1,0 mio. kr. billigere end de afsatte 2,5 mio. kr., og Teknik- og Miljøudvalget omdisponerede derfor ved møde den 19. juni 2017 disse 1,0 mio. kr. til etablering af ca. 800-1.000 ramper i hele byen.

Der blev ved Budget 2018 afsat midler til to tilgængelighedsruter: 2,7 mio. kr. til Voldgaderuten, Indre By/Christianshavn og 1,9 mio. kr. til Sjællandsgaderuten, Nørrebro.

Der blev ved Budget 2019 afsat midler til to tilgængelighedsruter: 4,4 mio. kr. til Valby Stationsruten, Valby og 5,0 mio. kr. til Lergravsruten, Amager Øst.

Der blev ved Budget 2020 afsat 5,0 mio. kr. til 500 nye københavnerbænke samt 4,8 mio. kr. til opsætning af fire københavner-toiletter.

Der blev ved Budget 2022 afsat 0,7 mio. kr. til en foranalyse af tilgængeligheden på byens legepladser samt 1,7 mio. kr. til at opgradere sansehaven i Fælledparken og legepladsen på Sundbyøster Plads.

Der blev desuden ved Budget 2022 afsat 3,0 mio. kr. til et samarbejde med private bygherrer om beboerorientering om langvarige gravearbejder og omlægning af busruter samt 1,4 mio. kr. til en bydækkende fremkommelighedsanalyse for gangbesværede borgere. Det er denne analyse, som blev afleveret til TMU den 19. juni 2023 og danner grundlag for dette budgetnotat.

Der blev ved Budget 2023 afsat 2,1 mio. kr. på anlæg til etablering af toilet til borgere med omfattende bevægelseshandicap.

(1.000 kr., løbende p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2017	7.500						
Budgetaftale 2018		4.600					
Budgetaftale 2019			9.400				
Budgetaftale 2020				9.800			
Budgetaftale 2022						6.800	
Budgetaftale 2023							2.100

## TM004a Indsatser mod luftforurening i byen



### Baggrund

Der er politisk bestilt et budgetnotat med følgende initiativer vedr. luftforurening:

1. Videreførelse af tre (ud af fem) stationære kommunale luftmålestationer (initiativ 1)
2. Implementering af forbud mod ældre brændeovne (initiativ 2)
3. Prognose for luftkvalitet og system for varsling af særligt sårbare borgere (initiativ 3).

### Indhold

Københavns Kommune besluttede med Kommuneplan 2019, at luftkvaliteten i København skal forbedres, så den lever op til WHO's retningslinjer. Luftkvaliteten i København lever endnu ikke op til retningslinjerne. Initiativerne i budgetnotatet skal bidrage til arbejdet med at reducere luftforureningen.

I København dør omkring 440 for tidligt hvert år pga. luftforurening, hvilket svarer til hvert 10. af alle for tidlige dødsfald i København. Det er dokumenteret, at der er øget risiko for sygdom og forværring af sygdom ved eksponering for luftforurening herunder astma, forhøjet blodtryk under graviditet, hjerteanfald, hjertestop, KOL, lungebetændelse, lungekræft og slagtilfælde. Der er ingen nedre grænse for luftforureningens sundhedsskadelige virkninger. Selv under EU's grænseværdier og WHO's retningslinjer er luftforurening sundhedsskadelig.

De største lokale kilder til luftforurening er vejtrafik og brændeovne. Vejtrafik bidrager med ca. 20 % af den lokale partikelforurening og ca. 50 % af den lokale forurening med kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>). Brændeovne bidrager med ca. 50 % af den lokale partikelforurening og ca. 3 % af den lokale forurening med NO<sub>2</sub>. Ca. 95 % af den samlede luftforurening med partikler og ca. 58 % af den samlede luftforurening med NO<sub>2</sub> i København kommer fra kilder udenfor kommunen, fx skibsfart, vejtrafik, landbrug, industri og kraftværker.

I perioden 2019-2023 har Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde gennemført indsatsen *Øget viden om de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforurening i København* med følgende initiativer:



- Årlig undersøgelse af sundhedskonsekvenser af luftforurening i København (SUF)
- Etablering og understøttelse af en ekspertgruppe for sundhed og luftforurening (SUF)
- Opsætning og drift af kommunale luftmålestationer (TMF)
- Oprettelse og drift af hjemmeside til visning af data fra kommunale målestationer ([www.erluftensund.kk.dk](http://www.erluftensund.kk.dk)) (SUF)

Med indsatsen er der skabt ny viden om sundhedskonsekvenserne af luftforurening i København. Det gælder bl.a. sygdom som følge af luftforurening i København, sammenhænge mellem covid-19 og luftforurening samt helbredseffekter af Black Carbon. Ekspertgruppen for sundhed og luftforurening har været velfungerende med førende eksperter inden for sundhed og luftforurening.

Samlet set har indsatsen over fire år bidraget til at skabe øget opmærksomhed om konsekvenser af luftforurening som både kommunal og national sundhedsdagsorden. Sundhedsstyrelsens har i deres seneste rapport om sygdomsbyrden i Danmark (2023) for første gang medtaget luftforurening som risikofaktor for danskernes sundhed.

### ***Initiativ 1. Tre stationære kommunale luftmålestationer (4,3 mio. kr. i anlæg og 0,4 mio. kr. på service i 2024-2027)***

I Budget 2019 blev der afsat i alt 8,2 mio. kr. til opsætning af fem stationære målestationer til måling af partikler og NO<sub>2</sub> på særligt udvalgte lokaliteter i København. Bevillingen i Budget 2019 blev afsat på anlæg. Med dette initiativ afsættes 4,3 mio. kr. til at videreføre tre af de fem målestationer. Målestationerne er opsat af og driftes af Force Technology, jf. kontrakt med TMF. Udgifterne til at bevare de tre målestationer vedrører således drift og levering af data fra luftmålestationerne jf. aftalen med Force Technology. Vedtages initiativet forlænges kontrakten således med fire år for tre af luftmålestationerne. Bevillingen er afsat på anlæg, da indsatsen er defineret som et tidsafgrænset projekt, der er fastsat til at slutte i 2027. Bevillingen kan dog også afsættes på service hvis det ønskes.

De eksisterende luftmålestationer er placeret på Krügersgade (1), Søtorvet (2), Folehaven (3), Hillerødgade (4) og Backersvej (5) jf. bilag 1. Målestationerne er samlet set placeret i områder, hvor mange mennesker færdes, hvor der er tæt beboelse og flere institutioner, og hvor de kan levere mest mulig viden om forurening fra vejtrafik og brændeovne.

På alle målestationerne måles grove partikler (PM<sub>10</sub>), fine partikler (PM<sub>2,5</sub>), ultrafine partikler og kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>). Derudover måles der i Folehaven og på Backersvej også Black Carbon (BC), som er et delelement af fine partikler. BC kommer primært fra fossile kilder (vejtrafik) og fra brændeovne. BC måles derfor ved en stor indfaldsvej (Folehaven) og i et område med øget forekomst af brændeovne (Backersvej).

Med initiativet afsættes bevilling til at fortsætte projektet med de tre målestationer i Folehaven, på Hillerødgade og på Backersvej i en fireårig periode fra 2024-2027. Målestationerne i Folehaven og på Hillerødgade fastholdes, da de er placeret på eller tæt ved store indfaldsveje samt i områder med særligt sårbare grupper. Desuden måler målestationen i Folehaven BC. Målestationen på Backersvej videreføres, da den er placeret ved en legeplads og måler BC i et område med mange brændeovne.

Data fra de tre kommunale målestationer vil indgå som en del af datagrundlaget for udviklingen og driften af et prognosesystem for luftkvalitet i København, såfremt initiativ 3 vedtages.

Videreførsel af de tre stationære målestationer bidrager til at give et mere detaljeret billede af luftforureningen i København gennem fortsatte målinger på de samme lokationer.





Målingerne suppleres desuden af målinger fra Miljøstyrelsens målestationer på H.C. Andersens Boulevard og Jagtvej. WHO peger på, at BC udgør en særlig helbredsrisiko. Forskningen på området er relativt ny, og det vurderes derfor relevant for kommunen at indsamle mere data om BC fra både brændeovne og vejtrafik (målestationerne på hhv. Backersvej og i Folehaven).

I Budget 2021 blev der afsat 108 t.kr. til at TMF kunne fortsætte projektledelsen og dermed deltagelsen i ekspertgruppen i samarbejde med TMF. Bevillingen til projektledelse udløber i 2023, og Teknik- og Miljøudvalget besluttede i budgetbidraget, at henvise bevillingsudløbet til forhandlingerne om Budget 2024. Med initiativet afsættes 108 t.kr. til projektledelse svarende til Teknik- og Miljøudvalgets bevillingsudløb.

### ***Initiativ 2. Implementering af forbud mod ældre brændeovne i områder med kollektiv varmforsyning (0,1 mio. kr. i 2024 og 0,2 mio. kr. i 2025 i service)***

Folketinget vedtog i maj 2022 en ændring af miljøbeskyttelsesloven, der giver kommuner mulighed for at vedtage forskrifter om udskiftning eller nedlæggelse af brændeovne fra før 1. juni 2008 i områder med kollektiv varmforsyning. Bekendtgørelsen, der udmønter lovændringen, blev udstedt i juni 2023 og trådte i kraft 1. juli 2023. På baggrund af Medlemsforslag om forbud mod brændeovne i Københavns Kommune (BR 24. juni 2022) forelægges Teknik- og Miljøudvalget en indstilling forventeligt i 2023 om udarbejdelse og høring af forskrifter. Hvis indstillingen ikke godkendes, bortfalder nærværende initiativ og midler afsat hertil.

Der afsættes midler til vejledning og en kommunikationskampagne om de kommende regler, så borgerne har mulighed for at nedlægge eller udskifte deres gamle brændeovn inden forskrifterne træder i kraft. Initiativet kan blandt andet inkludere annoncer i byrummet, information/vejledninger sendt direkte til borgere med brændeovne samt dialog med skorstensfejerne og andre relevante aktører.

Data fra juni 2023 viser, at der er knap 10.000 brændeovne i Københavns Kommune. 2.300 heraf vurderes at være fra før 2008 og dermed omfattet af de eventuelt kommende forskrifter.

### ***Initiativ 3 Prognose for luftkvalitet og system for varsling af særligt sårbare borgere (0,4 mio. kr. i 2024 og 0,1 mio. kr. årligt i 2025-2027 i service)***

Der udvikles et nyt system for prognose af luftkvalitet samt et system for varsling af særligt sårbare borgere i København med inspiration fra eksisterende systemer fra fx Astma-Allergi Danmark. Prognose- og varslingssystemet udvikles i et samarbejde mellem Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen samt andre relevante forvaltninger i Københavns Kommune, relevante organisationer og vidensinstitutioner som fx Aarhus Universitet (DCE), Sundheds- og Omsorgsforvaltningens bydækkende enheder, herunder Center for Kræft og Sundhed, Center for KOL og Center for Diabetes og Hjertesygdom samt patientforeninger.

Aarhus Universitet (DCE) har i 2023 udarbejdet et forslag til et københavnerindeks for sundhedsskadelig luftforurening, som kan indgå i udviklingen af systemet.

En prognose for luftkvalitet for kommende dage kan benyttes til at målrette kommunikation til udvalgte sårbare borgere fx borgere med KOL, astma samt hjertesygdom.

Der udvikles også en platform til formidling til sårbare målgrupper. Platformen udvikles af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i samarbejde med ovennævnte relevante aktører. Der kan fx kommunikeres på en kommunal hjemmeside, via automatiske nyhedsmails eller i en app, og kommunikationen vil være målrettet borgere, der er særligt sårbare over-





for sundhedsskadelig luftforurening. Afhængigt af medie kan prognose for sundhedsskadelig luftforurening strække sig 1-3 dage frem og tilbage i tid. Hjemmeside, mail eller app kan på den måde være et planlægnings- og vurderingsredskab og en varslings for målgruppen og bruges i rådgivningssammenhænge eller som en påmindelse om at medbringe anfallsmedicin.

Prognose af luftkvalitet i København og tilhørende formidling kan etableres på baggrund af data fra de nationale målestationer i København, hvis de kommunale målestationer ikke forlænges efter 2023. Der vil være tale om et større fagligt og teknisk udviklingsarbejde, og prognosen vil forventeligt først kunne etableres med udgangen af 2024.

#### *Opdatering af eksisterende kommunikation og supplerende undersøgelser*

Supplerende foretages en systematisk gennemgang og opdatering af eksisterende kommunikation og information om sundhed og luftforurening til københavnere fx knyttet til specialiserede rehabiliteringsforløb og plejehjem. Dette vil være med henblik på at sikre opdateret information til borgerne om sundhed og luftforurening på baggrund af den nyeste viden på området.

Herudover vil Sundheds- og Omsorgsforvaltningen igangsætte forskellige analyser og undersøgelser med fokus på indendørs luftforurening og borgere, der er særligt sårbare overfor luftforurening som børn, gravide, ældre og borgere med kronisk sygdom. Andre mulige analyser kan være at skabe viden om brændefyringens betydning for sundheden eller mere viden om indendørs luftforurening på kommunale institutioner som fx plejehjem.

Viden om hvad eksponering for sundhedsskadelig luftforurening betyder for københavnere, og hvordan det kan håndteres og evt. forebygges, vil kunne implementeres i udvalgte, relevante sundhedsindsatser i Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. Sundheds- og Omsorgsudvalget har afsat varige midler hertil indenfor egen ramme. Med vedtagelse af initiativet afsættes 0,7 mio. kr. til Teknik- og Miljøforvaltningen til udvikling og drift af prognose for luftkvalitet.

Initiativ 1 og 3 gennemføres i tæt samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. Initiativ 2 gennemføres af Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, hvis vejledning og kommunikation omfatter information om de sundhedsmæssige konsekvenser af brændefyring. Der vil blive etableret en styregruppe med deltagelse af begge forvaltninger.

## **Økonomi**

Initiativerne forventes afsluttet i december 2027.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styringsområde</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Videreførelse af tre stationære kommunale luftmålestationer</i>						
- Tre stationære kommunale målestationer	Anlæg	1.075	1.075	1.075	1.075	4.300



- Projektledelse (bevillingsudløb)	Service	108	108	108	108	432
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.183</b>	<b>1.183</b>	<b>1.183</b>	<b>1.183</b>	<b>4.732</b>
<i>Initiativ 2. Implementering af forbud mod ældre brændeovne i områder med kollektiv varmforsyning</i>						
- Kommunikations- og vejledningsindsats	Service	100	200			300
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>100</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300</b>
<i>Initiativ 3. Prognose for luftkvalitet og system for varsling af særligt sårbare borgere</i>						
Udvikling af prognosesystem	Service	400	100	100	100	700
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>400</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>700</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.683</b>	<b>1.483</b>	<b>1.283</b>	<b>1.283</b>	<b>5.732</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
Initiativ 1 - Tre stationære kommunale målestationer, Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.075	1.075	1.075	1.075	4.300	4.300*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.075</b>	<b>1.075</b>	<b>1.075</b>	<b>1.075</b>	<b>4.300</b>	<b>4.300*</b>
<i>Serviceudgifter</i>								
Initiativ 1 - Projektledelse	TMU	1000 - Ordinær drift	108	108	108	108	432	
Initiativ 2 - Vejlednings- og informationskampagne	TMU	1000 - Ordinær drift	100	200	0	0	300	
Initiativ 3 - Udvikling af prognosesystem	TMU	1000 - Ordinær drift	400	100	100	100	700	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>608</b>	<b>408</b>	<b>208</b>	<b>208</b>	<b>1.432</b>	

\* Midler til initiativ 3 fra 2024 og frem er allerede allokeret ved Sundheds- og Omsorgsudvalgets andenbehandling af Budget 2024 den 13. april 2023, hvorfor der ikke søges om midler under Sundheds- og Omsorgsudvalget (1,4 mio. kr. årligt)



## 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

### Tidligere afsatte midler

Med Budget 2019 blev der afsat i alt 14,3 mio. kr. til indsatsen *Øget viden om de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforurening i København* fordelt mellem Sundheds- og Omsorgsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget, herunder 8,2 mio. kr. til opsætning af kommunale målestationer (TMF). Med overførselssagen 2019-2020 blev der afsat 1,7 mio. kr. fordelt mellem Sundheds- og Omsorgsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget til analyse af ren luft i børnelivszoner. Med Budget 2021 blev der afsat 4,2 mio. kr. i 2021-2023 til videreførelse af indsatsen *Øget viden om de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforurening i København* fordelt mellem Sundheds- og Omsorgsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2019 Øget viden om de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforurening i København	4.780	4.720	2.370	2.370	
Overførselssagen 2019-2020 Analyse af ren luft i børnelivszoner	1.700				
Budgetaftale 2021 Øget viden om de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforurening i København – delvist bevillingsudløb			1.400	1.400	1.400
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>6.480</b>	<b>4.720</b>	<b>3.770</b>	<b>3.770</b>	<b>1.400</b>

### Bilag

Bilag 1. Kort over Københavns Kommunes målestationer



## Notat

### Bilag 1. Kort over Københavns Kommunes luftmålestationer



30-08-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 3312

Dokumentnummer i F2  
89406

Sagsnummer i eDoc  
2023-0073903

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

## TM181 Etablering af varmepumper



Illustration: HOFORs varmepumpe i Sydhavnen (SVAF projektet)

### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om at afsætte midler til at understøtte arbejdet i HOFOR med etablering af varmepumper, herunder en screening af arealer samt afsøgning af gode modeller for indpasning i det fysiske byrum. Det kan fx være kombineret med anden anvendelse eller rekreativ anvendelse på tage.

### Indhold

Københavns Kommune kan understøtte HOFOR i indsatsen med etablering af varmepumper for at gennemføre klimaplanens indsatser om at udbrede varmepumper. Dette kan ske gennem tiltag, der kan henføres til det skattefinansierede område såsom planlægning, kortlægning, integration i byrum og formidling. Københavns Kommune kan derfor, ligesom ved klimatilpasningsprojekter, deltage i byindretningen omkring varmepumpeprojekter. HOFOR kan varetage opgaver, som kan henføres til varmeforsyningslovens rammer, fx fjernvarmeledninger, opførelse af varmepumper og køb af grunde hertil.

Budgetnotatet indeholder tre initiativer, som kan fremme og understøtte etablering af varmepumper i byen. Initiativerne kan igangsættes uafhængigt af hinanden.

#### **Initiativ 1. Kortlægning af arealer til varmepumper i randområder (0,5 mio. kr. i service i 2024)**

HOFOR og Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemført en kortlægning af arealer med afsæt i kildekortlægningen i varmeforsyningssselskabernes tværgående analyse, Fremtidens Fjernvarme i Hovedstaden. Denne kortlægning kan suppleres med en kortlægning af muligheder for at finde plads og kilder til varmepumper på yderligere områder for eksempel randområder til jernbaner, veje, parkering, klargøringsanlæg og grønne arealer m.fl. Arealerne skal også vurderes i forhold til fjernvarmenettet.

#### **Initiativ 2. Treårig pulje til indpasning af varmepumper (15 mio. kr. i anlæg i 2024-2027)**

Mens HOFOR kan opsætte varmepumper under varmeforsyningsloven og finansiere disse gennem varmetaksterne, kan Københavns Kommune understøtte med elementer,





der bidrager til, at anlæggene kan være multifunktionelle i form af byudstyr, rekreativ indretning m.m., som også kendes fra klimatilpasningsprojekterne.

HOFORs varmeprojekter er underlagt bestemmelserne i den såkaldte projektbekendtgørelse under varmeforsyningsloven, hvor projekter skal være rentable efter en samfundsøkonomisk vurdering samt varmeforsyningslovens generelle regler om, at HOFOR kun må afholde nødvendige omkostninger for varmeforsyningen. Dette betyder, at HOFOR skal begrænse udgifterne til andet end det rent varmetekniske anlæg for at sikre god samfundsøkonomi, fx må der kun anvendes begrænsede midler til forskønnelse af anlæg mv.

Med dette initiativ lægges der op til, at der afsættes en pulje på i alt 15 mio. kr. fordelt over tre år til at understøtte mindst tre konkrete projekter med biodiversitet, multifunktionalitet eller arkitektonisk integration i byrummet. Erfaringerne fra arbejdet med varmepumperne kan efterfølgende overføres til andre projekter.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt i første kvartal 2024 indstilling med beskrivelser og arbejds metode samt frigivelse af anlægsmidler.

### **Initiativ 3. Formidling af varmepumpe teknologi (0,5 mio. kr. i service årligt i 2024 og 2025)**

Med dette initiativ afsættes midler til at formidle viden til københavnere om varmepumpe anlæg som en del af fremtidens grønne varmeforsyning i forbindelse med konkrete varmepumpeprojekter og som en del af den generelle formidling om energi. Formidlingen skal skabe en forståelse for og accept af varmepumpe anlæg, som ofte vil fylde meget i byrummet. Formidlingen sker ved opsætning af undervisningsaktiviteter ved eksisterende anlæg eller i mere generelt undervisningsmateriale fx i regi af Energi- og Vandværkstedet.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 15 mio. kr. i perioden 2024-2026 og estimerede serviceudgifter på i alt 1, 0 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. i 2025.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Kortlægning af arealer til varmepumper i randområder</i>						
- Kortlægning	Service	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. Indpasning af varmepumper</i>						
- Indpasning af varmepumper - Etablering af min. 3 projekter	Anlæg	2.000	5.000	5.000	3.000	15.000
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>2.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>3.000</b>	<b>15.000</b>
<i>Initiativ 3. Formidling af varmepumpe teknologi</i>						
- Formidling	Service	500	500			1.000
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>500</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.000</b>	<b>5.500</b>	<b>5.000</b>	<b>3.000</b>	<b>16.500</b>

### **Klima**

Hvis budgetnotat fører til opbygning af varmepumper i København, vil det have en positiv CO2-effekt, da det vil kunne fortrænge fossile varmeproduktion og dermed reducere





udledninger. De vil dog også fortrænge biomasse, som er neutral i CO2-regnskabet. Det er pt. Ikke muligt at kvalificere, hvor stor CO2-reduktion, tiltaget kan føre til, da det afhænger af omfang af varmepumpestørrelsen samt den samlede varmeproduktion over et år.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Risikoen kan dog påvirkes afhængigt af, hvilke løsninger der udvikles til forskønnelse af varmepumper. Det forventes dog ikke at påvirke funktionen af varmepumper, hvilket gør risikoen markant mindre.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
<i>Forskønnelse af varmepumper, initiativ 2</i>	TMU	2000	2.000	5.000	5.000	3.000	15.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	TMU		<b>2.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>3.000</b>	<b>15.000</b>	
<i>Serviceudgifter</i>								
Kortlægning, initiativ 1	TMU	1000	500				500	
Formidling, initiativ 3	TMU	1000	500	500			1.000	
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>TMU</b>		<b>1.000</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.500</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:					

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM182 Analyse vedr. barrierer for fossilfri vejtrafik samt modeller for at nå i mål



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2024 om en analyse, der skal afdække barrierer for at gøre vejtrafikken (inkl. knallerter) fossilfri samt komme med konkrete modeller for, hvordan København kan nå i mål i 2030 med at udfase den fossile vejtrafik - med henblik på, at modellerne kan indarbejdes i den kommende klimaplan.

Borgerrepræsentationen vedtog den 4. maj 2023 et medlemsforslag fra SF og Alternativet om forbud mod fossil kørsel i København senest i 2030 (bilag 1). Medlemsforslaget blev vedtaget med et ændringsforslag om, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal undersøge, hvordan man på en bæredygtig måde - klimamæssigt, miljømæssigt, økonomisk og infrastrukturmæssigt - kan udfase fossile biler i København. Budgetnotatet tager udgangspunkt i det ændrede medlemsforslag og vil, forudsat at det finansieres i de kommende budgetforhandlinger, gøre op med medlemsforslaget. Med vedtagelse af budgetnotatet er det således muligt at gennemføre en betydelig mere detaljeret og dybdegående analyse af en bæredygtig udfasning af fossilbiler end den mere overordnede undersøgelse som forvaltningen jf. medlemsforslaget skal levere ultimo 2023.

### Indhold

Med budgetnotatet igangsættes en analyse, der skal kortlægge, hvordan fossil vejtrafik, kan udfases i København i 2030. Analysen afdækker først barrierer for, at vejtrafikken (biler, busser, knallert mv) i 2030 kan blive fossilfri i København. Det gælder både juridiske barrierer (fx national og fælleseuropæisk lovgivning), geografiske barrierer (nabokommuner) og tekniske barrierer. Sidstnævnte vil bl.a. indeholde en markedsafdækning af, hvornår alle typer af køretøjer forventes at køre fossilfrit. Hvordan et evt. forbud mod fossil kørsel kan håndhæves. Hvilke behov, der er for ladeinfrastruktur, hvis al kørsel i København skal være fossilfri i 2030. Hvornår det forventes at strømproduktionen er 100 pct. fossilfri.

Derudover udarbejdes en opgørelse af det forbrugsbaserede klimaftryk ved at indføre et krav om fossilfri kørsel i København. Her måles klimaftrykket (CO<sub>2</sub>-udledning) fra bilkørsel ikke kun ud fra fx bilens direkte CO<sub>2</sub> udledning - men ud fra hele bilens livscyklus.



Analysen inddrager, i videst muligt omfang, erfaringer og resultater fra eksisterende analyser på området (desk research) suppleret med nye analyser – fx en forbrugsbaseret opgørelse af klimaftrykket ved en indførelse af forbud mod fossil kørsel i København. Desuden vil analysen se på de økonomiske, herunder samfundsøkonomiske, konsekvenser af et forbud mod fossil kørsel i København i 2030.

På denne baggrund vil der blive udarbejdes 2-3 modeller for, hvordan vejtrafikken (inkl. knallerter) i København kan blive fossilfri i 2030. Modellerne skal kunne indgå i Københavns Kommunes kommende klimaplan for 2035.

Analysen vil blive koordineret med den igangværende tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet, hvor der bl.a. ses nærmere på forskellige initiativers påvirkning af fordeling af ture mellem forskellige transportformer og CO<sub>2</sub>-udledning. Det betyder, at eksempelvis potentialer, samt modeller for overflytning af ture fra bil til kollektiv trafik, ikke vil blive afdækket i nærværende analyse, der igangsættes med dette budgetnotat.

Analysen udarbejdes i samarbejde med Økonomiforvaltningen og evt. andre relevante forvaltninger.

Foranalysen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2024 forud for vedtagelsen af den kommende klimaplan for 2035.

## Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,2 mio. kr. i 2023-2024. I 2023 skal midlerne anvendes til at forberede og udføre et udbud af analysen. Foranalysen forventes færdig i medio 2024 forud for vedtagelsen af den kommende klimaplan.

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

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Analyse vedr. barrierer for fossilfri vejtrafik samt modeller for at nå mål</i>							
Projektering	Anlæg	0	900				900
Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	100	245				345
<b>Udgifter i alt</b>		<b>100</b>	<b>1.145</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.245</b>

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Det bemærkes dog, at hvis der ikke bevilliges penge i 2023, kan det blive svært at færdiggøre analysen, forud for at klimaplanen vedtages.



### Bevillingstekniske oplysninger

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	0	900				900	900*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100	245				345	345*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>100</b>	<b>1.145</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.245</b>	<b>1.245*</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

#### Tidligere afsatte midler

Der ikke tidligere givet midler til formålet.

#### Bilag

Bilag 1. Medlemsforslag om at Københavns Kommune skal arbejde for et fuldstændigt forbud for fossil kørsel senest i 2030



MØDEDATO: 04.05.2023, KL. 17:30

MØDESTED: BORGERREPRÆSENTATIONENS MØDESAL

# Medlemsforslag om at Københavns Kommune skal arbejde for et fuldstændigt forbud for fossil kørsel senest i 2030

## Medlemsforslag

Det foreslås,

1. at Borgerrepræsentationen pålægger overborgmesteren at skrive et brev til Transportministeren om hurtigst muligt at give Københavns Kommune tilladelse til at forbyde kørsel med fossile biler i kommunen,
2. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af andre relevante forvaltninger at udarbejde et forslag til politisk behandling om at indfase forbuddet mod fossil kørsel i hele kommunen, så snart lovgivningen tillader det og senest i 2030,
3. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde et budgetnotat om at undersøge behovet for og sikre oprettelse af et passende antal lademuligheder jævnt fordelt i alle bydele senest i 2030,

(Stillet af SF og Alternativet)

## Motivering

Det er vigtigt at København går forrest i kampen for mindre CO<sub>2</sub>-udledning også igennem mindre kørsel i fossile biler. Derfor ønsker partierne med dette forslag at der arbejdes målrettet på at kunne forbyde fossile køretøjer at køre i Københavns Kommune hurtigst muligt og senest i 2030.

Det er vigtigt at byens borgere får en planlægningshorisont og med dette forslag ønsker forslagsstillerne at tydelighøre Københavns Kommunes ambition om hurtigst muligt at blive fri for fossile køretøjer.



Borger  
Erhverv  
Brug byen  
Politik  
Om kommunen

til Københavnerne og gøre København til et forbillede for hvordan bilparken i 10 Om kommunen skal være i hele Danmark.

## Beslutning

### Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 4. maj 2023

Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre og Venstre fremsatte følgende ændringsforslag om tilføjelse af et nyt 4. at-punkt (ÆF1):

”at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med øvrige relevante forvaltninger at gennemføre en undersøgelse før processen med 1.-3. at-punkt sættes i gang. Undersøgelsen skal vise, hvordan man på en bæredygtig måde – klimamæssigt, miljømæssigt økonomisk og infrastruktur-mæssigt – kan udfase fossile biler i København hurtigst muligt. Undersøgelsen skal fremlægges for Borgerrepræsentationen inden årets udgang, og med udgangspunkt i denne undersøgelse skal arbejdet med 1.- 3. at punkt herefter sættes i gang.”

SF fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF2):

At ordet ”Transportministeren” erstattes med ”Miljøministeren” i forslaget 1. at-punkt.

Det af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre og Venstre fremsatte ændringsforslag (ÆF1) blev vedtaget med 52 stemmer imod 3. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, A, C, B, F, V, I og O

Imod stemte: Å

Det af SF fremsatte ændringsforslag (ÆF2) blev vedtaget uden afstemning.

**Menu**

Det således ændrede medlemsforslag blev herefter vedtaget med 53 stemmer.





- Borger
- Erhverv
- Brug byen
- Politik
- Om kommunen

“Venstre og Socialdemokratiet bakker op om, at vi fra Københavns Borgerrepræsentationen skal sætte en dato for, hvornår man ikke længere kan køre ind i København i en fossilbil. Et forbud mod fossildrevet trafik kræver grundig forberedelse. Vi skal som kommune gøre vores hjemmearbejde ordentligt. Vi mener eksempelvis ikke, at den dato kan sættes før, vi har en plan for at have den nødvendige ladeinfrastruktur på plads. Vi kan ikke tvinge københavnernes til at skifte til elbiler, de ikke kan lade.”

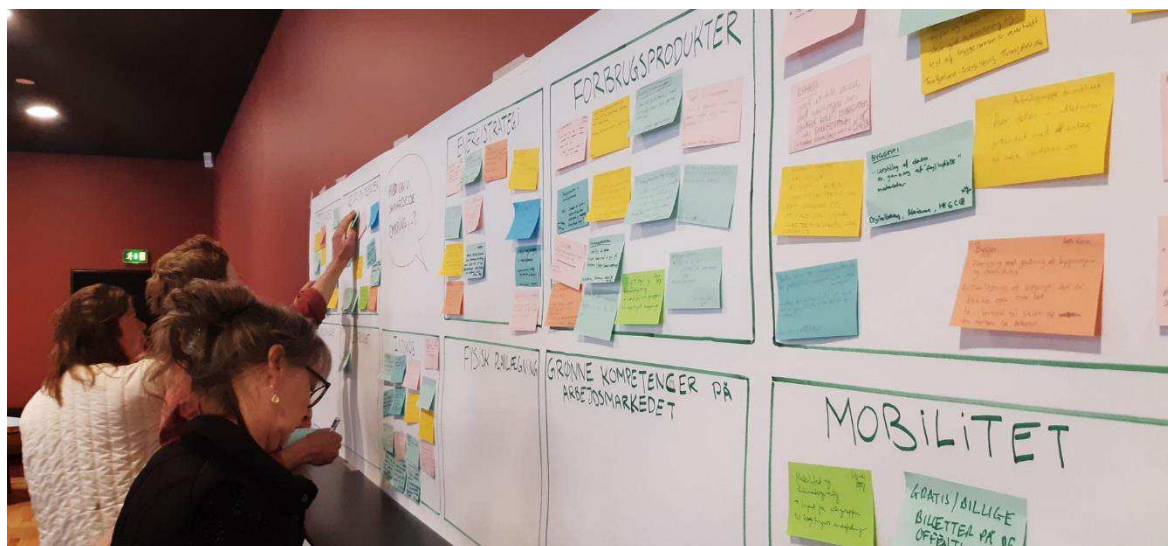
Til top

**Menu**



Borger  
Erhverv  
Brug byen  
Politik  
Om kommunen

## TM075 Involvering af virksomheder og høring af borgere i udvikling af den kommende Klimaplan 2035



### Baggrund

I Overførselssagen 2022-2023 blev der vedtaget en hensigtserklæring om, at der til Budget 2024 udarbejdes en budgetpakke på klimaområdet. Budgetnotatet er en del af pakken og omhandler en bredere og mere aktiv høring og involvering af erhvervsliv, borgere, foreninger og andre relevante aktører end det, der er afsat midler til med Budget 2023.

### Indhold

Med Budget 2023 er der afsat midler til arbejdet med at reducere de forbrugsbaserede emissioner. Heraf anvendes ca. 0,6 mio. kr. til involvering af virksomheder og vidensinstitutioner i udviklingen af Klimaplan 2035 inden for værdikæderne for de forskellige forbrugsområder, fx fødevarer, tøj, forbrugsprodukter og mobilitet, som udgør en væsentlig del af klimaafttrykket fra forbrug. Idet borgernes forbrug er afhængig af de tilbudte produkter og services, er der behov for en omstilling af værdikæderne for at muliggøre omstilling af københavnernes forbrug. Værdikæden omfatter fx design, råvarer, forarbejdning, markedsføring, distribution, salg, reparation, myndighedsregulering osv. Det eksisterende værdikædesamarbejde kan, såfremt det ønskes, udfoldes, styrkes og konkretiseres for at lede til egentlige partnerskaber om indsatser, der kan levere på målene i den kommende Klimaplan 2035.

Med Budget 2023 er der videre afsat midler til at involvere borgere i tre bydele med lokale klimatopmøder, samt at involvere ca. 36 københavnere, som er statistisk udvalgte til et klimaborgerting. De øvrige københavnere har indenfor den eksisterende ramme alene mulighed for at give skriftlige kommentarer på høringsportalen i den offentlige høring.

Med budgetnotatet afsættes midler til to initiativer; både en aktiv og dialogbaseret involvering af virksomheder og vidensaktører om værdikæder og en dialogbaseret høring af borgerne i hele byen. Begge initiativer er led i udviklingen og forankringen af den kommende Klimaplan 2035. Initiativerne kan iværksættes uafhængigt af hinanden og understøtter indsatserne fra Budget 2023 om lokale klimatopmøder i tre bydele, et Klimaborgerting med en repræsentativ skare af københavnere samt den indledende involvering af virksomheder og andre aktører i en række workshops om værdikæder.



Konsekvensen af manglende bevilling er, at en bredere involvering af virksomheder og bydækkende aktiviteter til høring af borgere udgår af udviklingen af Københavns kommende Klimaplan 2035.

**Initiativ 1: Involvering af erhvervsliv og vidensaktører i samarbejder om værdikæder (0,7 mio. kr. i 2024, 1,2 mio. kr. i 2025 og 1,1 mio. kr. årligt i 2026-2027 i service)**

Der udarbejdes allerede i 2023 med eksisterende midler en online platform og en række indledende workshops, hvor aktører fra værdikæderne indenfor de væsentligste forbrugsområder inviteres ind til at samarbejde og bidrage med sektorspecifik viden og barriereafdækning, så den nyeste tilgængelige viden understøtter arbejdet. På platformen, samt ved de indledende 10-12 workshops i 2023-24, vil Københavns Kommune række ud til sektorspecifikke værdikæder med udfordringer, spørgsmål eller opgaver, og samtidig har aktører fra de samme værdikæder mulighed for at henvende sig til Københavns Kommune med opfordringer, udfordringer eller forslag.

Med dette initiativ afsættes midler til at videreudvikle samarbejdet med aktørerne gennem yderligere ca. 16-20 workshops i 2024-25 og til at etablere egentlige partnerskaber. Disse partnerskaber har til formål at drive og medvirke til indsatsen i implementeringen af klimaplanen og dermed realisere en forventet CO<sub>2</sub>-reduktion.

Partnerskabernes indhold kan have meget forskellig karakter og formål, fx test af klimasupermarkeder, klimakantiner eller -restauranter, forretningsmodeller for immaterielle produkter og dele-/lejeservices, benchmarking og videndeling om reduceret energiforbrug som i Energispring eller udbredelse af muligheder for reparation og genbrug. Det vil bero på en nærmere juridisk vurdering, herunder karakter af samarbejdet mellem kommunen og den private aktør sammenholdt med de konkrete tiltag i partnerskabet, om kommunen kan indgå i det konkrete samarbejde/partnerskab. Dette med henblik på at sikre, at kommunen ikke yder ulovlig erhvervsstøtte.

Initiativet kan skaleres ved at øge eller mindske antallet af workshops og partnerskaber inden for flere værdikæder. Initiativet kan maksimalt nedskaleres med samlet 0,5 mio. kr.

**Initiativ 2: Høring af borgerne om udvikling af kommende Klimaplan 2035 med fx stormøder (0,3 mio. kr. i 2024 og 1,2 mio. kr. i 2025 i service)**

Udover den involvering som sker i form af Klimaborgerting og lokale klimatopmøder i tre bydele, kan der afsættes midler til en bredere og bydækkende høring af københavnerne. Det er som supplement til en traditionel høring, der ikke er lovpligtig for en klimaplan. Der lægges ikke op til en udvidelse af klimatopmøderne til flere bydele, da en udvidelse afventer de første erfaringer med indsatsen. En udvidelse til flere bydele vil potentielt kunne indgå i senere budgetforhandlinger.

Denne høring kan invitere specifikke målgrupper, fx de unge, og kan indeholde én eller flere af følgende aktiviteter: politikerdialog og debat, lyttemøder, spisebordssamtaler, samtalesalon om dilemmaer, skattejagt eller udstilling af klimavenlige værdikæder. Videre kan et stormøde afholdes i et conferenceformat med erhvervsorganisationer, interesseorganisationer, lokaludvalg og lignende som primær målgruppe. Høringen vil være afsluttet med høringsfasens udløb, forventeligt i første halvår af 2025.

Initiativet kan skaleres op ved at fokusere på flere af de nævnte aktiviteter. Såfremt der er ønske om at nedskalere indsatsen, vil høringsaktiviteterne skulle omformes og tilpasses det mindre beløb, og man vil derfor ikke kunne forvente en høring som ovenfor beskrevet.



## Økonomi

Initiativ 1 har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. i 2024 og 1,2 mio. kr. i 2025 og 1,1 mio. kr. årligt i 2026-2027. Den dialogbaserede høring i initiativ 1 forventes afsluttet medio 2025, mens involvering af værdikædeaktører forventes at fortsætte sammen med udvikling og implementering af klimaplanens indsatser.

Initiativ 2 har estimerede serviceudgifter på 0,3 mio. kr. i 2024 og 1,2 mio. kr. i 2025. Initiativ 2 forventes afsluttet i første halvår af 2025.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Samarbejde om værdikæder med erhvervsliv og vidensaktører</i>						
Rekruttering og facilitering af workshops	Service	700	300	0	0	1.000
Udvikling af nye samarbejder	Service	0	200	200	200	600
Etablering af partnerskaber	Service	0	0	200	200	400
Årsværk til projektstyring af værdikæde-samarbejde	Service	0	690	690	690	2.070
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>700</b>	<b>1.190</b>	<b>1.090</b>	<b>1.090</b>	<b>4.070</b>
<i>Initiativ 2. Høring af borgerne om kommende Klimaplan 2035</i>						
2 x 0,5 årsværk til forberedelse og planlægning af borgerhøring	Service	345	345	0	0	690
Facilitering og materialer mv.	Service	0	820	0	0	820
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>345</b>	<b>1.165</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.510</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.045</b>	<b>2.355</b>	<b>1.090</b>	<b>1.090</b>	<b>5.580</b>

## Klima

Initiativernes CO<sub>2</sub>-effekt kan ikke kvantificeres.

## 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. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Initiativ 1: Rekruttering og facilitering af workshops	TMU	1000 - Ordinær drift	700	300	0	0	1.000
Initiativ 1: Udvikling af nye samarbejder	TMU	1000 - Ordinær drift	0	200	200	200	600
Initiativ 1: Etablering af partnerskaber	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	200	200	400
Initiativ 1: Årsværk til projektstyring af værdikædesamarbejde	TMU	1000 - Ordinær drift	0	690	690	690	2.070
Initiativ 2: 0,5 årsværk til forberedelse og planlægning af borgerhøring	TMU	1000 - Ordinær drift	345	345	0	0	690
Initiativ 2: Facilitering og materialer mv.	TMU	1000 - Ordinær drift	0	820	0	0	820
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.045</b>	<b>2.355</b>	<b>1.090</b>	<b>1.090</b>	<b>5.580</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

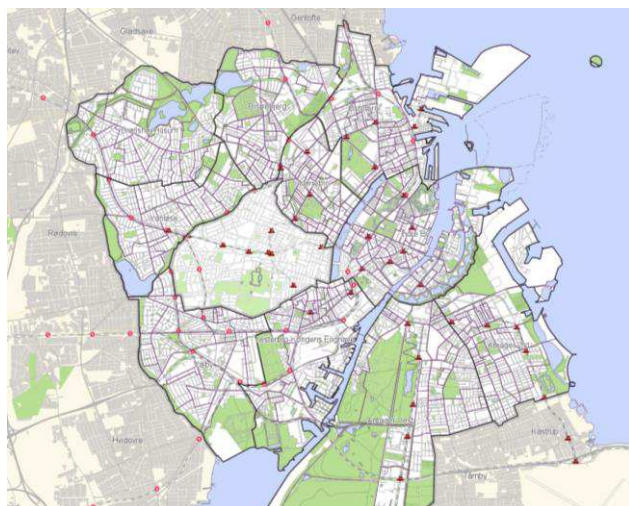
### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til involvering af aktører til reduktion af forbrugsrelaterede udledninger med Klimaplan 2035. Med Budget 2023 (TM26) er der afsat 5,5 mio. kr. til udviklingsarbejdet med forbrugsrelaterede udledninger. Heraf er ca. 0,6 mio. kr. afsat til workshops og værdikædesamarbejde i 2023-2024.

(1.000 kr., løbende p/l)	2023	2024
Budget 2023	320	300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>320</b>	<b>300</b>



## TM077 Stedspecifik data om borgernes forbrugsbaserede emissioner



### Baggrund

I Overførselssagen 2022-2023 blev der vedtaget en hensigtserklæring om, at der til Budget 2024 udarbejdes en budgetpakke på klimaområdet. Budgetnotatet omhandler udviklingen af et værktøj, der kan benyttes til at estimere det gennemsnitlige forbrugsbaserede klimaaftryk per person på et detaljeret geografisk niveau samt udarbejdelsen af en række supplerende analyser.

### Indhold

Værktøjet og analyserne i dette budgetnotat skal bruges i arbejdet med at nedbringe den forbrugsbaserede udledning, der datamæssigt er underbelyst og hvor behovet for supplerende viden og data er en forudsætning for at udarbejde effektfulde indsatser i Klimaplan 2035.

Med midler fra Budget 2023 (TM26) har Teknik- og Miljøforvaltningen sat gang i en række mindre analyser, der skal bidrage til kortlægningen af problemstillinger og handlerum for Københavns Kommune til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissioner. Den væsentligste analyse er en opgørelse af forbrugsbaserede emissioner fra københavnernes private forbrug fra 2010-2021, som forventes færdig i løbet af sommeren 2023. Opgørelsen vil give forvaltningen et foreløbigt og meget overordnet grundlag for at identificere hvilke forbrugskategorier, der har de største klimaaftryk, og hvor CO<sub>2</sub>-udledningen vokser hurtigst. Dette skal være grundlaget for fokus i de enkelte indsatser i den kommende Klimaplan 2035, men kan ikke stå alene, idet det ikke giver indsigt i, hvorvidt fodaftrykket varierer, fx i forhold til boligform og indkomstniveau, eller om det er afhængigt af lokale vilkår, adgang til tjenester osv.

Værktøjet udviklet under budgetnotatet er indkøb af en konsulentydelse som vil tillade opgørelsen af klimaaftrykket på et langt mere detaljeret, geografisk plan - helt ned til fx postnummer, bydel eller rodeniveau, der er et område med som regel flere karréer og mindre end et kvarter. Det vil give information om variationen i klimaaftrykket per person mellem bydele, identificere byens hotspots i form af gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning per person, og synliggøre hvilke forbrugskategorier, der ligger bag disse variationer; skyldes det et højt ejerskab og brug af personbiler, boligform eller forbrugsvaner, som fx et højt kødforbrug eller et højt antal af flyrejser? Mulige datatyper inkluderer anonymiserede demografiske data, boligdata, detaljerede anonymiserede forbrugsdata fra offentlige og private virksomheder (markedsføringsvirksomheder, butikskæder, NETS osv.), data om



energiforsyning eller andet linket til boligkvarter. Det er sandsynligt, at der derudover også vil være behov for at skabe nye data gennem nye borgerundersøgelser hos københavnere.

De detaljerede beregninger vil give basis for at kunne arbejde meget lokalt med de forbrugsbaserede udledninger og dermed skræddersy indsatser og kommunikation til lokale behov fx i forbindelse med lokale klimatopmøder i bydele.

Inspiration til udvikling af et værktøj til geografiske kortlægninger kommer primært fra de øvrige nordiske lande. I Sverige har Stockholm Environment Institute udviklet værktøjet "Konsumtionskompassen", som giver de svenske kommuner mulighed for at se det forbrugsbaserede klimaaftryk fra privat forbrug på postnummerniveau. Der er udviklet lignende nationale kortlægninger i både Norge, Finland og Storbritannien.

Konsekvensen af manglende bevilling er, at indsigt fra analyserne samt detaljerede, geografiske oplysninger om klimaaftrykkets forskellighed i fx de københavnske bydele ikke indgår i Klimaplan 2035 og det fremadrettede arbejde med forbrugsbaserede udledninger. Derved bliver Klimaplan 2035 i mindre grad baseret på viden om København og københavnere og mere på generel viden og antagelser.

## Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 1,3 mio. kr. i 2024 og 1,4 mio. kr. i 2025. Der er afledte driftsudgifter på 0,7 mio. kr. i 2024 og 0,5 årligt i 2025 og frem til indhentning/køb af data og opdatering af modellen.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Konsulentydelse (Modellering, input-output tabeller, bearbejdning af data, brugerflader)	Service	1.300	1.350			2.650
- Afledt drift: Projektmedarbejder, indhentning og bearbejdning af data	Service	690	345	345	345	1.725
- Afledt drift: Indhentning/køb af opdateret data, samt opdatering af modellen fra konsulent	Service		200	200	200	600
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.990</b>	<b>1.895</b>	<b>545</b>	<b>545</b>	<b>4.975</b>

## Klima

Budgetønsket vil virke understøttende og måle udledningen af drivhusgasser i kommunen (opgjort i CO<sub>2</sub>-e).

## Risikovurdering

Nogle af de datakilder, som både den svenske, norske og finske model anvender, er købt fra private leverandører. Det vil højst sandsynligt også være tilfældet for en københavnsk model. Der er en risiko for, at prisen på data stiger i løbet af perioden for Klimaplan 2035. Den risiko forsøgs reduceret ved at lave en langsigtet aftale med leverandørerne i starten af aftaleperioden, hvilket forvaltningen har forudsat er muligt. Risikoen er også mindre, da der er flere mulige leverandører af de typer data, som der er behov for.

Opgaven er kompliceret og ressourcekrævende at udmønte og realisere i en kommunal sammenhæng. Budgettet er baseret på de rapporterede omkostninger for den svenske model. Der er en risiko for, at opgaven viser sig at være sværere at udføre i en dansk



kontekst end en svensk, og risikoen vurderes at være medium. Københavns kommune har høje krav til sammenkobling af data, og datamodellen skal sikkerhedsgodkendes mv. Omvendt er de erfaringer, som man har fået fra opbygningen af den svenske model nogle, der bør kunne gavne udviklingen af en lignende model for København, hvilket sandsynligvis vil reducere omkostningerne.

Der er drøftelser om, at den kommende Klimaalliance, som KL, Realdania og de fem regioner har aftalt at gå sammen om med C40 og CONCITO som videns partnere, vil inkludere et spor om at udvikle en lignende model med stedsspecifikke forbrugsbaserede emissioner på postnummerniveau for hele Danmark. Hvis det realiseres, vil Københavns Kommunes rolle ændre sig fra at være initiativtager og eneste investor i opgaven til at være partner og leverandør af lokale data til en opgave drevet af et større partnerskab.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Konsulentydelse (Modellering, input-output tabeller, bearbejde af data, brugeroverflader)	TMU	1000 - Ordinær drift	1.300	1.350			2.650
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.300</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.650</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Indhentning/køb af opdateret data, samt opdatering af modellen	TMU	1000 - Ordinær drift		200	200	200	600
- Projektmedarbejder, indhentning og bearbejdning af data	TMU	1000 - Ordinær drift	690	345	345	345	1.725
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>690</b>	<b>545</b>	<b>545</b>	<b>545</b>	<b>2.325</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Initiativet er bydækkende, men værktøjet søger at skabe mulighed for at opgøre forbruget på bydelsniveau.

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



### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til etablering af vidensgrundlag for reduktion af forbrugsrelaterede udledninger med Klimaplan 2035. Med Budget 2023 (TM26) er der afsat 5,5 mio. kr. Heraf er 2,0 mio. kr. afsat til data og analyser, der skal være dækkende for alle forbrugskategorier; byggeri, anlæg og ejendomme, fysisk planlægning, mobilitet, forbrugsvarer, oplevelser og rejser og fødevarer, i 2023-2024.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Budget 2023	1.500	500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.500</b>	<b>500</b>

## TM070a Klima i lokalplanlægningen og videreudvikling af bæredygtighedsværktøj



Illustration af Urban Decarb-værktøjet, Henning Larsen Architects

### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat med en opdateret version af budgetnotatet TM70 Klima i lokalplanlægningen og videreudvikling af bæredygtigheds-værktøj.

Der er blevet lanceret en national platform for bæredygtig byudvikling, Bystart, som skal hjælpe med at facilitere byudvikling i stadiet *før*, der ansøges om lokalplan. Københavns Kommunes bæredygtighedsværktøj til lokalplanlægningen, som dette budgetnotat vedrører, er et dialogværktøj, der hjælper parterne i selve lokalplanprocessen med at foretage de bedste valg i forhold til de initiativer, som værktøjet arbejder med (hvilket på nuværende tidspunkt er bredt inden for bæredygtighed og foreslås skærpet til klima og biodiversitet).

### Indhold

I forbindelse med den kommende klimaplan 2035 skal der arbejdes mere systematisk med forbrugsudledning. Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor skulle indgå i dialogen med bygherrer og politikere i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplaner. Der er derfor behov for i højere grad at kunne kvantificere en given lokalplans CO<sub>2</sub>-aftryk.

*Finansiering af videreudvikling og opdatering af bæredygtighedsværktøjet til stadig mere presserende klimadagsorden:*

Det eksisterende bæredygtighedsværktøj har været anvendt i lokalplansprocessen for at tydeliggøre og forvalte Københavns Kommunes planer, politikker og strategier for både miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed. Bæredygtighedsværktøjet blev finansieret og udviklet på baggrund af Budget 2020 med driftsmidler til og med 2023. Det har været i brug siden januar 2021 og gennemgår nu en evalueringsproces. Værktøjet har skullet understøtte integrerede løsninger i lokalplaner gennem systematiseret og ensartet dialog om initiativer, der har kunne fremme lokalplanens bæredygtighed trods manglende hjemmel til at stille flere krav til bæredygtighed. En ny finansiering til en videreudvikling af bæredygtighedsværktøjet ønskes for at skærpe værktøjets initiativer og disses klimaeffekter.

*Finansiering af CO<sub>2</sub> beregningsværktøj – et supplement til bæredygtighedsværktøjet:*

For at kvalificere de politiske beslutninger ud fra klimahensyn er det vigtigt at kunne kvantificere en given lokalplans CO<sub>2</sub>-omkostninger. Der vil fx i en lokalplanproces kunne



blive udarbejdet forskellige scenarier, hvor eksisterende bebyggelse bevares og omdannes eller rives ned og bygges ny. Det er i øjeblikket ikke muligt, da værktøjerne til at beregne CO2 på bydelsniveau ikke er tilgængelige. Forvaltningen indgår derfor i et samarbejde med BUILD, HLA og Middelfart Kommune om at udvikle et sådant værktøj med støtte fra initiativet Plan 22+. Udviklingsarbejdet skal delvist egenfinansieres, ligesom der vil blive behov for ressourcer til implementering af CO2-værktøjet i lokalplanprocesserne. CO2-værktøjet beror på støtte fra Plan 22+ og samarbejdet med de andre aktører.

Bæredygtighedsværktøjet vil i en udviklet version kunne nuancere CO2-værktøjets resultater og facilitere en systematisk dialog med bygherre, der kan understøtte byudvikling med fokus på klima og bæredygtighed.

Idet værktøjet handler om en målrettet indsats for klimatiltag i lokalplanlægningen (på planlægningsniveau), kan initiativet på nuværende tidspunkt ikke slås sammen med ØK36 Model for klimarigtigt vedligehold, da denne udelukkende omhandler kommunens egen ejendomsportefølje og arbejder i mindre skala på bygningsdrift-niveau. ØK17 Tiltag til klimaoptimering af m<sup>2</sup>-behov handler i højere grad om bygningers indretning og brug for at kunne optimere kvadratmeter. Bæredygtigheds-værktøjet bruges i lokalplanlægningen, hvor der træffes beslutninger i byplanlægnings-skala, fx størrelse, udformning, bevaring og overordnet anvendelse af bygninger og indretning af byrum. På baggrund heraf er det forvaltningens vurdering, at initiativerne i budgetnotaterne ikke kan slås sammen, men at de supplerer hinanden.

## Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 1,9 mio. kr. i 2024 og 0,7 mio. kr. årligt i 2025-2027. Dette er inklusiv forventede driftsudgifter til implementering og brug af et nyt CO2-beregningsværktøj samt drift af et revideret bæredygtighedsværktøj. CO2-beregningsværktøj samt revideret bæredygtighedsværktøj forventes færdigudviklet i løbet af 2024.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Udvikling af CO2 værktøj	Service	1.100				1.100
- Drift af CO2-værktøj	Service	100	400	400	400	1.300
- Videreudvikling af bæredygtighedsværktøj	Service	400				400
- Drift af bæredygtighedsværktøj	Service	300	300	300	300	1.200
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.900</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>4.000</b>

## Klima

Det forventes, at initiativet vil medføre en reduktion i CO2-udledning, som endnu ikke er mulig at opgøre. Den egentlige CO2-reduktion som følge af brug af CO2-værktøjet afhænger af, hvilke planer der godkendes i den politiske proces.

CO2-reduktionen som følge af brugen af bæredygtighedsværktøjet afhænger af bygherrers, grundejeres og ejendomsudviklers vilje til at igangsætte frivillige initiativer. Det forventes, at det med initiativet bliver synligt, hvordan der i lokalplanlægningen kan tages de mindst CO2-udledende valg. Bolig, bygninger og anlæg udgør ca. 25% af Danmarks forbrugsbaserede emissioner (ENS GA22).





## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Udvikling af CO2 værktøj	TMU	1000 - Ordinær drift	1.100				1.100
- Videreudvikling af bæredygtighedsværktøj	TMU	1000 - Ordinær drift	400				400
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Drift af CO2-værktøj	TMU	1000 - Ordinær drift	100	400	400	400	1.300
- Drift af bæredygtighedsværktøj	TMU	1000 - Ordinær drift	300	300	300	300	1.200
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>400</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>2.500</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:					

### Høring

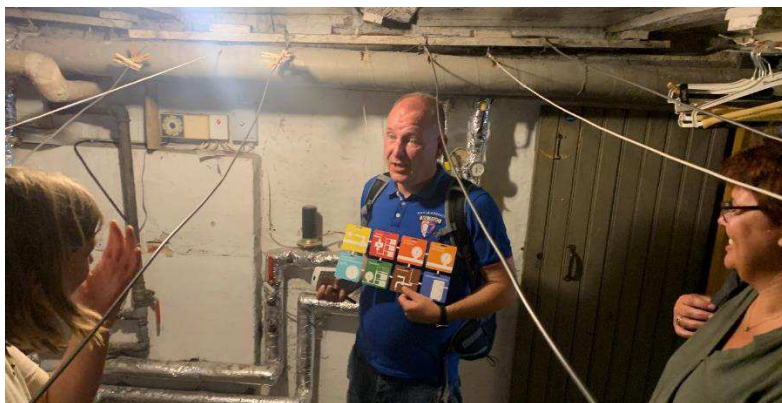
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

### Tidligere afsatte midler

Der blev til Budget 2020 afsat 1,8 mio. kr. i alt til udvikling og drift af bæredygtighedsværktøjet i 2020-2023.

(1.000 kr., løbende p/l)	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2020	600	400	400	400
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>600</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>400</b>

## TM068 Borgernære indsatser for energibesparelser og solceller i klimabelastende boligejendomme, bydækkende



### Baggrund

I Overførselssagen 2022-2023 blev der vedtaget en hensigtserklæring om, at der til Budget 2024 udarbejdes en budgetpakke på klimaområdet. Budgetnotatet er udarbejdet på denne baggrund.

Borgerrepræsentationen vedtog den 1. juni 2023 indstilling om bygningsfornyelser med særligt energifokus, hvor der blev opnået 72 % højere energibesparelser end i almindelige byfornyelsessager på grund af opsøgende indsats og rådgivning via det EU-finansierede Energitjekket KBH. Dette budgetnotat muliggør en videreførelse af indsatsen.

I København er 70 % af alle boligejendomme stadig energimærket med D eller dårligere, og el- og fjernvarmeforbruget stod for 25 % af udledninger i CO<sub>2</sub>-regnskabet i 2021 for København. Energibesparelser er herudover relevante ift. forsyningssikkerhed og udfasning af biomasse.

### Indhold

Dette budgetnotat indeholder to initiativer, som vil hjælpe ikke-professionelle bygningsejere i fx andels- og ejerforeninger med at igangsætte effektiv klimahandling. Lokale klimamedarbejdere vil som "udgående medarbejdere" fra Teknik- og Miljøforvaltningen arbejde målrettet og opsøgende med at finde de største potentialer for energibesparelser og solceller på tværs af byen og understøtte borgernes evne til effektiv lokal klimahandling via konkret dialog og fagligt kvalificeret sparring.

Initiativerne bidrager samtidig til at øge klimaeffekten af eksisterende puljer til bl.a. bygningsfornyelse ved, at hjælpen bedre målrettes de mest klimabelastende boligejendomme. Selvom en ejendom er slidt, og boligforeningen har gode finansieringsmuligheder til et renoveringsprojekt, har mange bestyrelser brug for hjælp til at få lagt en plan og komme i gang. Klimamedarbejderne kan erfaringsmæssigt herudover fungere som feedbackmekanisme til forvaltningen på grund af deres tætte, daglige samarbejde med borgergrupper samt fungere som vejviser til kommunens mange grønne tilbud, såsom hjælp til bedre affaldssortering. Det opbygger tillid og kan være en helt nødvendig del af indsatsen – nogle gange har en andelsforeningsbestyrelse brug for at få løst problemer med affaldssortering, før der er overskud til at energirenovere.

Initiativerne bygger på erfaringer fra det EU-finansierede projekt Energitjekket KBH (tidl. CEFUR, BR 14. oktober 2021), Pakke for Energieffektivitet (BR 2. december 2020) samt



erfaringer fra de nuværende lokale klimamedarbejdere knyttet til områdefornyelserne via Klima Taskforce. De supplerer partnerskabet Energispring, der er målrettet samarbejde med de større, professionelle aktører.

Initiativerne kan vedtages uafhængigt af hinanden.

### **Initiativ 1. Borgernære indsatser for energibesparelser (8,0 mio. kr. i anlæg, 12 mio. kr. i service)**

Gennem initiativ 1 kortlægger Teknik- og Miljøforvaltningen byens mest klimabelastende ejendomme via energimærker og i dialog med HOFOR. På baggrund af kortlægningen vil tre klimamedarbejdere blive lokalt forankret i hver sit mindre byområde med betydelige potentialer i 1,5-2 år ad gangen. Her vil de aktivt opsøge og samarbejde med boligforeninger og andre lokale aktører om at skabe klimahandling – med særligt fokus på energirenovering og lavere energiforbrug. De vil også samarbejde med lokaludvalg og miljøpunkter.

På kort sigt vil der ofte kunne findes hurtige og billige besparelser i optimering af ejendommenes varmesystem. Mere langsigtet er der brug for at understøtte energirenoveringer i de dårligst energimærkede ejendomme for bl.a. at muliggøre udrulning af lavtemperaturfjernvarme. Med udgangspunkt i udbudsmodellen fra Energitjekket KBH afsættes der midler til, at ca. 150-200 klimabelastende boligejendomme (est. 40.000-50.000 kr. pr. ejendom) hen over fire år kan tilbydes hjælp fra en ekstern teknisk rådgiver til at udarbejde en renoveringsplan. Disse rådgivere findes via offentligt udbud, men foreningerne betaler selv for en del af ydelsen.

Herudover afsættes midler til central projektledelse samt kommunikation og workshops, der er nødvendige for at understøtte det lokale arbejde. To medarbejdere forventes ansat fra 1. januar, og to forventes ansat fra 1. marts 2023.

Initiativet kan opskaleres, så der fx er tilknyttet en klimamedarbejder til hver af de ti bydele i alle fire år. Det vil give en fokuseret, lokal klimainsats med fokus på energirenovering i alle dele af byen på linje med den lokale klimamedarbejderindsats, som i dag er knyttet til områdefornyelserne. Initiativet kan i begrænset grad nedskaleres ved at fjerne ét årsværk eller reducere i midler til rådgivning af boligejendomme. Dette vil dog reducere den forventede klimateffekt og øge udgifterne pr. sparet ton CO<sub>2</sub>, da en række udgifter til opbygning og koordinering af indsatsen ikke vil reduceres tilsvarende.

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

### **Initiativ 2. Borgernær indsats med fokus på solceller (2,5 mio. kr. i anlæg, 6,4 mio. kr. i service)**

Initiativ 2 indeholder en bydækkende, opsøgende indsats overfor private og almene ejendomme med højt potentiale for at opsætte solceller og er således en styrkelse og fortsættelse af den solcellepulje i 2023-24, der er afsat i Budget 23 (TM129). Som del af initiativet vil den eksisterende vurdering af solpotentialer på byens tage og facader kunne kvalificeres yderligere og kobles til Radius' netudbygningsplaner og evt. udbygningen af ladeinfrastruktur i byen. Hermed vil der kunne laves en mere kvalificeret opsøgende indsats.

Der afsættes midler til, at ca. 200 ejendomme kan få tilskud til, at en ekstern rådgiver vurderer deres solcellepotentiale. To medarbejdere med særlig ekspertise indenfor feltet vil dels arbejde opsøgende overfor relevante ejendomme, dels administrere puljemidlerne. Heraf forventes én ansat fra 1. januar og én fra 1. marts 2023.



Initiativet kan opskaleres således, at puljestørrelsen øges, og/eller at den opsøgende kommunale indsats overfor relevante ejendomme styrkes. Initiativet kan i begrænset grad nedskaleres ved at fjerne ét årsværk og begrænse opgaven til primært at være administration af puljemidler. Dette vil dog reducere den forventede klimaeffekt og øge udgifterne pr sparet ton CO<sub>2</sub>, da en række udgifter til opbygning og koordinering af indsatsen ikke vil reduceres tilsvarende.

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

### Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,5 mio. kr. i perioden 2024-2027. Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 4,4 mio. kr. i 2024 og 4,8 mio. kr. årligt i 2025-2027. Initiativerne forventes afsluttet i december 2027.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styrings- område</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Borgernære indsatser for energibesparelser</i>						
- Eksterne rådgiverydelser til screening og igangsættelse af renoveringsprojekter	Anlæg	1.000	2.500	2.500	2.000	8.000
- Lokale klimamedarbejdere samt tværgående projektledelse (4 årsværk)	Service	2.585	2.760	2.760	2.760	10.865
- Kommunikation, materialer til workshops mv.	Service	280	280	280	280	1.120
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>3.865</b>	<b>5.540</b>	<b>5.540</b>	<b>5.040</b>	<b>19.985</b>
<i>Initiativ 2. Borgernær indsats med fokus på solceller</i>						
- Solcellepulje / tilskud til eksterne rådgiverydelser ifm. screening af byen	Anlæg		1000	1000	500	2.500
- Klimamedarbejdere med solcellefokus, puljeadministration samt tværgående projektledelse (2 årsværk)	Service	1.293	1.380	1.380	1.380	5.433
- Kommunikation, materialer til workshops mv.	Service	240	240	240	240	960
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>1.533</b>	<b>2.620</b>	<b>2.620</b>	<b>2.120</b>	<b>8.893</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>5.398</b>	<b>8.160</b>	<b>8.160</b>	<b>7.160</b>	<b>28.878</b>

### Klima

El- og fjernvarmeforbruget står for 25 % af udledninger i CO<sub>2</sub>-regnskabet 2021 for København. Efter nuværende beregningsmetode er der en faldende profil i takt med omstillingen af den fælles energiforsyning. Energibesparelser er bl.a. relevante ift. forsyningssikkerhed og udfasning af biomasse.

Initiativerne adresserer Klimaplanens mål om at sænke fjernvarmeforbruget med 20 % samt solcellestrategiens mål om 3 % solcellestrøm i København. Initiativerne understøtter samtidig borgernes evne til effektiv lokal klimahandling via konkret dialog og sparring.



Der forventes derfor at være afledte, sekundære effekter af initiativerne, som ikke er indeholdt i denne opgørelse.

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

Ton CO <sub>2</sub> e	Reduktion i 2025	Årlig reduktion ved fuld indfasning	Pris pr. reduceret ton CO <sub>2</sub> e (kr. pr. ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1	12	239	84.372
Initiativ 2	22	42	213.869
I alt	34	281	103.728

Note: Pris pr. reduceret ton CO<sub>2</sub>e medregner alene de budgetøkonomiske omkostninger ved tiltaget. Tiltaget kan have afledte omkostninger for fx borgere eller erhverv, som ikke er medregnet i prisen pr. reduceret ton CO<sub>2</sub>e.

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (ekstern rådgivning til ejendomme), initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.000	2.500	2.500	2.000	8.000	8.000*
- Projektering (ekstern rådgivning til ejendomme), initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg		1.000	1.000	500	2.500	2.500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.000</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>	<b>2.500</b>	<b>10.500</b>	<b>10.500*</b>
<i>Serviceudgifter</i>								
- Årsværk, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	2.585	2.760	2.760	2.760	10.865	
- Kommunikation mv., initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	280	280	280	280	1.120	
- Årsværk, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	1.293	1.380	1.380	1.380	5.433	
- Kommunikation mv., initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	240	240	240	240	960	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>4.398</b>	<b>4.660</b>	<b>4.660</b>	<b>4.660</b>	<b>18.378</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

### Tidligere afsatte midler

I Budget 2023 blev der afsat midler til TM42 initiativ 2, "Fortsættelse af Klima Taskforce medarbejdere som del af nye områdefornyelser". Med dette initiativ sikredes en fortsættelse af indsatsen med lokale klimamedarbejdere i de to nye områdefornyelser i Hørgården og Bispeengen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2023	2024	2025	2026
Budget 2023	681	1.362	1.362	1.362
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>681</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>	<b>1.362</b>

### Bilag

Bilag 1, Koncentration af E-F-G energimærkede boligkvadratmeter



## TM086 Initiativer vedrørende elladestandere



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat på de initiativer fra Handlingsplan for ladeinfrastruktur, som ikke allerede har fået midler eller indgår i andre budgetnotater til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder et initiativ fra Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025, som pt. ikke er finansieret. Endvidere henvises til TM080 "Finansiering af udvalgte initiativer fra Handlingsplan for delebilisme 2022-2025, bydækkende", hvori initiativ 1 og 2 tillige indgår i Handlingsplan for ladeinfrastruktur.

### **Etablering af pulje til integration af ladeinfrastruktur i byrum (3,9 mio. kr. i anlæg og 0,7 mio. kr. service)**

Den nuværende model for opsætning og drift af ladestandere betyder, at ladeoperatøren bærer alle udgifterne til opsætning af ladestandere – herunder eventuelle byrumsændringer som fx fortovsudbygninger.

Det er forvaltningens vurdering, at det bliver svært at opsætte alle ladestandere, uden at det vil betyde nedlæggelse af parkeringspladser og ændring af vejforhold indenfor betalingszonen pga. den begrænsede plads i byen.

Med dette initiativ etableres en pulje med det formål, at kommunen selv kan fremtidssikre arealer til ladeinfrastruktur. Med puljen kan kommunen ændre på vejforholdene i områder, hvor det kan medføre, at der kan etableres ladestandere, hvor det ellers ikke er muligt, eller hvor omkostningerne til ændring af vejforhold gør, at lokationerne bliver mindre attraktive for ladeoperatørerne at byde på. Midlerne kan fx gå til fortovsudbygninger, etablering af skråparkeringspladser, udvidelse af inventarzone eller ændring af vejens indretning. Alt sammen for at skabe plads til ladestandere eller tilhørende ekstraudstyr som målerskabe mv.

Med initiativet afsættes midler til nedlæggelse af op til 20 parkeringspladser indenfor betalingszonen, som skal benyttes til at skabe plads til overstående byrumsændringer eller fortovsudbygninger, som etableres af ladeoperatøren.

Det vurderes, at nedlæggelse af en parkeringsplads vil muliggøre etablering af eksempelvis to fortovsudbygninger med hver plads til en ladestander. Nedlæggelse af en



parkeringsplads vil dermed skabe plads til ca. fire ladepunkter, der ellers ikke havde været mulige at etablere.

Ændringerne kan med fordel gennemføres ifm. kommunens øvrige anlægsprojekter, og der er derfor sat sagsbehandlingsmidler af til at udpege relevante lokationer og koordinere udmøntningen af puljen med andre anlægsprojekter.

Endelig politisk vedtagelse af byrumsændringerne, herunder eventuel beslutning om nedlæggelse af parkeringspladser, indstilles sammen med de anlægsprojekter, som byrumsændringerne koordineres med.

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)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	Op til 20	0

Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002 Leje af parkeringspladser.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

## Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,9 mio. kr. i perioden 2024-2026. Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,2 mio. kr. årligt i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes midler til afledt drift og vedligehold på 0,01 mio. kr. i 2025, 0,03 mio. kr. i 2026 og 0,04 mio. kr. årligt fra 2027.

Initiativet forventes afsluttet i december 2026.

Eksekvering af projekter på anlæg i 2024-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Etablering af pulje til integration af ladeinfrastruktur i byrum</i>						
Projektering Byrumsændringer	Anlæg	170	170	170		510
Udførsel	Anlæg		1.360	1.360		2.720
Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	170	340	170		680
Sagsbehandling	Service	220	220	220		660
- Afledt drift og vedligehold	Service		9	26	35	70
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		42	125	166	333
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-42	-125	-166	-333
<b>Udgifter i alt</b>		<b>560</b>	<b>2.099</b>	<b>1.946</b>	<b>35</b>	<b>4.640</b>



## Klima

Initiativet effekt på udledningen af CO2 kan, isoleret set, ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til delebil og elbil ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af et generelt øget fokus og øget synlighed, hvortil de enkelte initiativer bidrager. Initiativet understøtter således den samlede indsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til elbil.

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukomplicerede, og der er ikke særlige risici forbundet med initiativerne.

## 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.

Dog afregnes merindtægter fra p-afgifter som udgangspunkt med rigspolitiet, idet der forudsættes en afregningssats på 50 %.

**Tablet 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	I/U	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	170	170	170		510	210*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		1.360	1.360		2.720	
- Bygherreudgifter	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	170	340	170		680	250*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>340</b>	<b>1.870</b>	<b>1.700</b>	<b>0</b>	<b>3.910</b>	<b>460*</b>
<i>Serviceudgifter</i>									
- Sagsbehandling	TMU	1000 - Ordinær drift	U	220	220	220		660	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>220</b>	<b>220</b>	<b>220</b>	<b>0</b>	<b>660</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		9	26	35	70	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>9</b>	<b>26</b>	<b>35</b>	<b>70</b>	
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>									
- Reduktion af Parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parker- ing	U	0	42	125	166	333	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>42</b>	<b>125</b>	<b>166</b>	<b>333</b>	



Finansposter									
- Satslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I	0	-42	-125	-166	-333	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-42</b>	<b>-125</b>	<b>-166</b>	<b>-333</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		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 ladestander. 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 Budget 2023 blev der afsat 10,8 mio. kr. i service til at omdanne 2.000 p-pladser til elbilpladser uden ladeinfrastruktur samt skiltning af nuværende p-pladser med krav om opladning. Der blev afsat 1,2 mio. kr. i service til dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur. Projektet løber i perioden 2023-2025.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023	2024	2025	2026
Budget 2022	4.481	3.450	3.625	2.465	718
Budget 2023		4.116	3.836	3.636	490
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>4.481</b>	<b>7.566</b>	<b>7.451</b>	<b>6.101</b>	<b>1.208</b>

### Henvisninger

[Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 2023 \(itera.dk\)](#)

## TM040a Biodiversitet – En samlet grundpakke for Københavns Kommune (bevillingsudløb)



### Baggrund

Der er blevet politisk bestilt et budgetnotat med en justeret udgave af en grundpakke vedr. implementering af biodiversitetsstrategien til Budget 2024.

### Indhold

Biodiversitetsstrategi og handleplan er godkendt af Borgerrepræsentationen den 23. marts 2023. Den samlede biodiversitetsgrundpakke skal sikre, at biodiversitetsdagsordenen forankres og udvikles på tværs af Københavns Kommunes forvaltninger og i samarbejde med borgere og interessenter. Grundpakken skal medvirke til at vise, at København som hovedstad sætter dagsorden for biodiversitet i en urban kontekst. Strategiens politiske følgegruppe bestående af overborgmesteren og borgmestrene fra Kultur- og Fritidsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen samt Danmarks Naturfredningsforenings direktør anbefaler sammen med den administrative styregruppe den samlede biodiversitetsgrundpakke for biodiversitet.

Budgetnotatet består af fire initiativer fra Handleplan 2022-2025.

Konsekvenserne ved manglende finansiering vil være, at initiativerne ikke gennemføres, og at strategien ikke udvikles, som der er lagt op til med beslutningen i Borgerrepræsentationen den 23. marts 2023.

### **Initiativ 1. Monitoreringsprogram samt udarbejdelse af baseline for Københavns biodiversitet, Teknik- og Miljøforvaltningen (8,1 mio. kr. i service i 2024-2028)**

Initiativet består af et monitoreringsprogram med fastlæggelse af en baseline for biodiversitet i København. Initiativet indeholder en samlet monitorering af den grønne og blå biodiversitet i København. Der vil blive udvalgt lokaliteter, som giver et repræsentativt billede af biodiversitet i hele København (primært på kommunale arealer). I 2024 skal der udføres en baseline for biodiversiteten i den ferske blå natur og den grønne natur (naturområder, parker, skolegårde, pladser og grønne gårde). På det marine område er der udført baselineundersøgelser for bunddyr, vegetationstyper og udbredelse. På det ferske område skal der gennemføres en baselineundersøgelse i 2024. Monitoreringen vil først afspejle en reel udvikling efter en årrække, hvorfor det er afgørende at videreføre initiativet udover 2028.



På baggrund af baselineundersøgelserne udvælges der et færre antal lokaliteter til den efterfølgende løbende monitorering, der for de grønne og ferske områder skal foregå hvert 2. år og for de marine områder ligeledes hvert 2. år.

Princippet for monitoreringen er, at der på de udvalgte lokaliteter registreres antal arter efter samme metode fra gang til gang. På baggrund af monitoreringen kan det vurderes, om biodiversiteten er i frem- eller tilbagegang.

I initiativet indgår ressourcer svarende til et årsværk i Teknik- og Miljøforvaltningen til udbud af monitoreringen, herunder fx dialog med private grundejere, private vandlaug samt By og Havn, opfølgning på og formidling af de indkomne data, involvering af universiteterne til videreudvikling af metode og koordinering af supplerende registreringer.

Monitoreringsprogram er handleplanen for biodiversitets indsats 1.2.

Der afsættes desuden midler til en koordinator, der sikrer overblik over fremdriften af de igangsatte indsatser under handleplanen og koordinerer af biodiversitetsdagsordenen på tværs af forvaltningerne. Koordinatoren laver også en årlig statusredegørelse og opdatering af handleplanen hvert 4. år, herunder en vurdering af behov for opdatering af strategien.

Projektlederen forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen og vil være kommunens samlede indgang til biodiversitetsstrategien og handleplanen. Ressourcen er en forudsætning for det videre arbejde med strategien. Implementering af specifikke indsatser indenfor biodiversitetsstrategien vil altid ligge i de enkelte forvaltninger.

#### Leverancer

- Tværgående overblik over fremdriften af forvaltningernes biodiversitetsindsatser indenfor handleplanen.
- Sparringspartner og videndeling i konkrete kommunale projekter.
- Årlig statusredegørelse med forslag og anbefalinger til fremdrift.
- Hvert 4. år opdatering og videreudvikling af handleplaner.
- Servicering og besvarelse af politiske spørgsmål om biodiversitet jf. strategi og handleplans rammer.

Koordinatoren er en del af handleplanen for biodiversitets indsats 3.1.

#### **Initiativ 2. Tværkommunal pulje til at fremme biodiversitet i kommunale bygge- og anlægsprojekter (25,6 mio. kr. i anlæg og 1,7 mio. kr. i service i 2024-2027)**

Dette initiativ omhandler en tværkommunal pulje til fremme af biodiversitet i kommunale bygge-, anlægs- og renoveringsprojekter. Puljen henvender sig til alle kommunens forvaltninger.

Puljen har til formål at kickstarte biodiversitetsdagsordenen, herunder træer, sikre synlige resultater på kommunale arealer og skabe viden om fremme af biodiversitet på tværs af forskellige kommunale funktioner. Puljen understøtter biodiversitetsstrategiens temaer om at forbedre eksisterende biodiversitet, tilføre ny biodiversitet og skabe viden og læring om biodiversitet, inspirere og sikre synlige resultater i offentlige tilgængelige byrum. Puljen skal også sikre testmuligheder med henblik på at udvide forvaltningernes videns- og erfaringsgrundlag samt danne afsæt for det fremadrettede arbejde med biodiversitet fx ifm. revidering af funktionsprogrammer, vejledninger eller lign.





Der vil til de enkelte anlægsprojekter kunne disponeres midler fra puljen til fx beplantning/vækstmedier for at øge biodiversiteten. Det gøres bl.a. for at beskytte/forbedre eksisterende biodiversitet, skabe ny biodiversitet samt til formidlings- og læringstiltag, herunder analyse af eksisterende biodiversitet og biodiversitetspotentiale, 0-punktsmålinger og evaluering. Projekter med robuste løsninger og lang levetid vil blive prioriteret først. Puljen kan således bidrage til hurtigere realisering af strategiens målsætninger, idet allerede vedtagne og finansierede bygge- og anlægsprojekter kan indarbejde biodiversitetstiltag og derigennem bidrage til realiseringen af strategien. Midlerne kan disponeres til allerede finansierede anlægsprojekter, hvor der ikke er afsat midler til biodiversitet eller til anlægsprojekter, hvor der ønskes ekstra tiltag for fremme af biodiversitet udover det, der ligger i grundfinansieringen.

De enkelte forvaltninger beslutter, hvilke projekter der skal tildeles midler, men skal kunne dokumentere, at de lever op til kriterierne for tildeling af puljemidler. Puljemidler kan om disponeres i dialog med forvaltninger og orientering af styregruppe. Udmøntning af puljen vil ske løbende over en 4-årig periode. En samlet afrapportering om puljen indgår i den årlige statusrapport, som fremlægges for BR i juni måned. Evalueringen/læring af effekten af puljen vil fremgå af statusrapporten, der fremlægges juni 2028.

#### *Kriterier for tildeling af puljen*

- Puljen kan tildele midler til fremme af biodiversitet i bygge-, anlægs- og renoveringsprojekter der vedrører nyanlæg, modernisering og renovering samt bygge- og anlægsprojekter med et kultur- eller uddannelsesformål om biodiversitet.
- Puljen giver tillæg til biodiversitet i allerede vedtagne og finansierede projekter, hvor der ikke er afsat midler til biodiversitet eller projekter, hvor der ønskes ekstra tiltag for fremme af biodiversitet udover det, der ligger i grundfinansieringen.
- Puljen kan tildele midler til merudgifter til rådgivning, anlæg og afledt drift. Driftsmidler udbetales kun til drift og pleje af arealer som ikke allerede driftes eller, hvor der er behov for tillæg, da plejen er en anden.
- Projekter som modtager puljemidler skal være realiserbare for andre kommunale bygge-, anlægs- og renoveringsprojekter fremadrettet. Puljen er således ikke tiltænkt til realisering af 'fyrtårnsprojekter' indenfor biodiversitet baseret på uforholdsmæssigt store budgetter. Puljen skal give mulighed for test af konkrete løsninger, som kan videreføres til andre projekter og bidrage til vurdering af, om biodiversitet i projekter skal afstedkomme et større økonomisk råderum i anlæg og afledt drift.
- Puljen skal tildele midler til projekter på tværs af forskellige typer af kommunale funktioner, så der i vides muligt omfang skabes synlige resultater og viden inden for alle typer kommunale funktioner.
- Puljen kan tildele midler til projekter, der understøtter biodiversitetsstrategiens 4 temaer.
- Projekterne skal udvælges i 2024 - 2025.
- Der kan bevilges op til 0,5 mio. kr. pr. projekt.

Puljen forankres og administreres i Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. Den løber over en 4-årig periode og lukkes, når midlerne er opbrugt. Puljen fordeles via et rammebeløb til hver forvaltning, som fastsættes efter en



fordelingsnøgle primært på baggrund af forvaltningernes gennemsnitlige årlige budgetter til anlæg og renovering.

Puljen er handleplanen for biodiversitets indsats 2.2. Initiativet er skalerbart.

**Initiativ 3. Pulje til borgerdrevne indsatser for mere biodiversitet i København (bevillingsudløb), Teknik- og Miljøforvaltningen (8,0 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)**

Initiativet består af en videreførelse af den eksisterende borgerrettede biodiversitetspulje, som har bevillingsudløb med udgangen af 2023. Biodiversitetspuljen blev oprettet i forlængelse af arbejdet med Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi, som skal gælde 2022-2050 (BR den 1. oktober 2020, A, B, C, F, O, V og Fremad). Puljen giver mulighed for, at borgere, foreninger og lokaludvalg kan formulere biodiversitetsprojekter på privat eller offentligt areal og søge finansiering til realiseringen fra puljen. Puljens mål er at fremme bynatur, naturoplevelser og naturglæde med bred inddragelse af københavnere, private grundejere og Danmarks Naturfredningsforening.

Borgerne har vist stor interesse for puljen. Puljen har i 2021, 2022 og i første runde af 2023 modtaget 476 ansøgninger, og der er søgt for i alt 28,5 mio. kr. Bedømmelsesudvalget har foreløbig valgt at støtte 141 projekter med i alt 5,6 mio. kr. Den resterende del af puljen fra 2023 tildeles i efteråret, således at alle midler er opbrugt.

Omfangsmæssigt er der stor variation i de støttede projekter. Projekterne spænder fra vidtftavnende initiativer med etablering af både vandhuller, beplantning, formuldning, kvashegn, fuglehuse, fiskebørnehaver og formidlingsaktiviteter til små initiativer med lidt beplantning, et insekthotel eller lignende.

Udover administration af puljen, gennemføres der orienteringsmøder, tilbydes inspiration og viden samt pakked løsninger fx facadepakke, som gør det nemt og hurtigt for københavnere at komme i gang med at arbejde med biodiversitet.

Puljen er handleplanen for biodiversitets indsats 2.14. Initiativet er skalerbart.

**Initiativ 4. Screening af biodiversitet og udpeging af potentialeområder i Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen (1,0 mio. kr. i service i 2024-2025)**

Dette initiativ omhandler en kortlægning af eksisterende biodiversitet i Københavns Kommune. Kortlægningen skal afdække forskellige arealtyper og kommunale funktioner såsom grønne områder, arealer ved skoler, kultur- og fritidsfunktioner mv. Derudover udpeges potentialeområder for forbedring af biodiversitet samt anbefalinger til, hvordan biodiversiteten kan bevares og forbedres. Screeningen skal medvirke til at skabe et overblik over, hvor der i dag kan findes biodiversitet samt som fagligt udgangspunkt for, hvordan kommunen bedst muligt bevarer, forbedrer og skaber ny biodiversitet. Screening og udpeging af potentialeområder skal ligeledes medvirke til at udpege vigtige trædesten på tværs af ejerforhold. Screening og udpegingen af potentialeområder vil ske i samarbejde med relevante partnere, herunder forvaltningerne, og resultaterne af screening og udpeging af potentialeområder skal koordineres med det øvrige kommunale udbygningsbehov. Resultatet skal indgå i dialogen med grundejerne om partnerskaber for biodiversitet samt som vidensgrundlag, der kan understøtte flere af biodiversitetspakkens øvrige initiativer fx puljerne.

Udgangspunkt for screeningen er blandt andet kort over byens grønne offentlige tilgængelige arealer (dækkende arealer på min. 500m<sup>2</sup> med min. 25 pct. vegetationsdække) udarbejdet i 2022, andet kort og data, der dækker øvrige arealer (under 500m<sup>2</sup> og med mindre end 25 pct. vegetationsdække), kort over kommunale



grønne arealer, fx vegetationsdække analyse, trækronedække o. lign. Kortlægningen skal desuden tænkes sammen med 'Arealplanen for grønne områder' samt klimatilpasning, således de kommunale investeringer i det grønne koordineres og arbejder sammen. Resultaterne fremlægges i en samlet afrapportering der blandt andet indeholder metodebeskrivelse, analyse, konklusioner, anbefalinger, kortmateriale med GIS-kort af screening og potentialeområder m.m.

Økonomiforvaltningen er ansvarlig for gennemførelse af screeningen med fagbistand fra Teknik- og Miljøforvaltningen. Udgifterne anvendes til intern projektledelse samt ekstern bistand.

Screening er handleplanens indsats 1.1.

## Økonomi

Initiativ 1 har estimerede serviceudgifter på 1,8 mio. kr. i 2024, 2,0 mio. kr. i 2025, 1,6 mio. kr. i 2026, 2,0 mio. kr. i 2027 og 0,7 i 2028 til løbende monitorering.

Initiativ 2 har anlægsudgifter på 25,6 mio. kr. og serviceudgifter på 1,7 mio. kr. i 2024-2027 til etablering af biodiversitetstiltag herunder til administration af puljen samt evaluering af biodiversiteten. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2025, 1,0 mio. kr. i 2026, 1,1 mio. kr. i 2027 og 1,2 mio. kr. i 2028 og frem til pleje og drift af beplantningen.

Initiativ 3 har estimerede anlægsudgifter på 8,0 mio. kr. i perioden 2024-2025 til etablering af biodiversitetstiltag og administration af puljen.

Initiativ 4 har estimerede serviceudgifter på 1,0 mio. kr. i 2024-2025.

Priser for anlæg er p/l-reguleret til 2024-priser. Eksekvering af projekter på anlæg i 2025-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2025-2027.

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

(1.000 kr. - 2024 p/l)	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Monitoreringsprogram samt udarbejdelse af baseline for Københavns biodiversitet (TMF)</i>							
- Årsværk til gennemførelse af monitoreringsprogram	Service	650	650	650	650	650	3.250
- Natur på land - løbende monitorering og opfølgning	Service	250	0	150	0	0	400
- Ferskvand - løbende monitorering og opfølgning	Service	250	0	150	0	0	400
- Marint - løbende monitorering og opfølgning	Service	0	650	0	650	0	1.300
- Tværgående projektleder/biodiversitetskoordinator	Service	690	690	690	690	0	2.760
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.840</b>	<b>1.990</b>	<b>1.640</b>	<b>1.990</b>	<b>650</b>	<b>8.110</b>
<i>Initiativ 2. Pulje til at fremme biodiversitet i kommunale anlægsprojekter (TMF og ØKF)</i>							
- Anlæg (TMF)	Anlæg	3.145	3.145	3.145	3.145	0	12.580



- Anlæg (ØKF)	Anlæg	7.365	5.640	0	0	0	13.005
- Administration af puljen og rådgiverbistand til evaluering (ØKF)	Service	330	330	700	330	0	1.690
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	490	975	1.090	1.200	3.755
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>10.840</b>	<b>9.605</b>	<b>4.820</b>	<b>4.565</b>	<b>1.200</b>	<b>31.030</b>
<i>Initiativ 3. Pulje til borgerdrevne indsatser for mere biodiversitet i København (TMF)</i>							
- Biodiversitetspulje	Anlæg	4.000	4.000	0	0	0	8.000
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.000</b>
<i>Initiativ 4. Screening af biodiversitet og udpegning af potentialeområder i Københavns Kommune (ØKF)</i>							
- Projektledelse og rådgivningsbistand	Service	1.000	0	0	0	0	1.000
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>
<b>I alt</b>		<b>17.680</b>	<b>15.595</b>	<b>6.460</b>	<b>6.555</b>	<b>1.850</b>	<b>48.140</b>

### Klima

Opgørelse af CO2 vil evt. blive beregnet i konkrete anlægsprojekter.

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

#### Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder



1.000 kr. – 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering, initiativ 2 (TMF)	TMU	2000 – Ordinær anlæg	330	330	330	330		1.320	1.320*
- Udførelse, initiativ 2 (TMF)	TMU	2000 – Ordinær anlæg	2.320	2.320	2.320	2.320		9.280	9.280*
- Udgifter til bygherreorganisation, herunder administration af pulje og evaluering, initiativ 2 (TMF)	TMU	2000 – Ordinær anlæg	495	495	495	495		1.980	1.980*
- Pulje til etablering af biodiversitet, initiativ 2 (ØKF)	ØU	3170, KEJD anlæg	7.365	5.640				13.005	13.005*
- Etablering af biodiversitetstiltag, initiativ 3	TMU	2000 – Ordinær anlæg	2.965	2.965				5.930	5.930*
- Udgifter til bygherreorganisation herunder administration af pulje, initiativ 3	TMU	2000 – Ordinær anlæg	1.035	1.035				2.070	2.070*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>14.510</b>	<b>12.785</b>	<b>3.145</b>	<b>3.145</b>	<b>0</b>	<b>33.585</b>	<b>33.585*</b>
<i>Serviceudgifter</i>									
- Monitorering, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift	650	650	650	650	650	3.250	
- Udbudsproces, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift	500	650	300	650	0	2.100	
- Tværgående projektledelse/biodiversitetstekoordinator, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift	690	690	690	690		2.760	
- Rådgiverbistand og intern projektledelse, initiativ 4	ØU	1118 – ØKF Service	1.000	0	0	0	0	1.000	



- Administration af puljen, initiativ 2	ØU	1170 - KEJD, service	330	330	0	330	0	990	
- Rådgiverbistand til evaluering af puljen, initiativ 2	ØU	1170 - KEJD, service	0	0	700	0	0	700	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>3.170</b>	<b>2.320</b>	<b>2.340</b>	<b>2.320</b>	<b>650</b>	<b>10.800</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2 (TMF)	TMU	1000 - Ordinær drift	0	115	225	340	450	1.130	
- Afledt drift og vedligehold, initiativ 2 (ØKF)	ØU	1112 - Fælles rammepuljer	0	375	750	750	750	2.625	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>490</b>	<b>975</b>	<b>1.090</b>	<b>1.200</b>	<b>3.755</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

I Budget 2021 blev der afsat 1,5 mio. kr. i 2021, 1,2 mio. kr. i 2022 og 1,1 mio. kr. i 2023 til en pulje til flere borgerdrevne initiativer, der fremmer bynatur, naturoplevelser og mere naturglæde og 0,4 mio. kr. årligt til administration af puljen.

I Budget 2022 blev der afsat 1,0 mio. kr. i 2022 og 1,0 mio. kr. i 2023 til forøgelse af puljen samt 0,4 mio. kr. til øget projektledelse i 2022 og 2023. Derudover blev der afsat 0,9 mio. kr. i 2022 og 0,6 mio. kr. i 2023 til at styrke dialogen med borgere, virksomheder og grundejere, hvor de kan få vejledning og overblik over muligheder og krav i forbindelse med projekter generelt, der skal fremme biodiversiteten i København.

(1.000 kr., løbende p/l)	2021	2022	2023
Budgetaftale 2021	1.900	1.600	1.500
Budget 2022		2.300	2.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.900</b>	<b>3.900</b>	<b>3.500</b>

#### Henvisninger

[Biodiversitet i København - Strategi 2022-2050 2023 \(itera.dk\)](#)  
[Handleplan 2022-2025 for Biodiversitet i København 2023 \(itera.dk\)](#)



## TM062 Analyse af muligheder for at åbne rørlagte vandløb



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 17. april 2023 finansiering af analyse af åbne rørlagte vandløb til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Forvaltningen modtager jævnligt forslag og interessetilkendegivelser fra flere sider om at åbne forskellige dele af Københavns rørlagte vandløb for at lade vandet indgå i dannelse af rekreative områder. Blandt andet indgår der i arbejdet med Bispeengen et forslag om at pumpe dele af Ladegårdsåen op og lade den risle ned gennem et grønt område. På et møde mellem Teknik- og Miljøudvalget og politikere fra Frederiksberg blev der desuden udtrykt ønske om at muliggøre et blå-grønt strøg fra Damhussøen til De Indre Søer. I forbindelse med forandringsplanen for Lundtoftegade har man lokalt ønsket at åbne Lygte Å.

De rørlagte åer er en del af et større vandsystem, som leverer vand til De Indre Søer. Det er en relativt kompleks opgave at vurdere, om og hvor åerne kan lægges på overfladen helt eller delvist. Der er derfor behov for en samlet analyse af muligheder og konsekvenser ved at åbne vandløbene. Analysen har til formål at skabe overblik over, hvor der er muligheder, som efterfølgende kan indgå konkret i igangværende eller nye projekter. Analysen vil primært tage udgangspunkt i vandløbene i sig selv, og i mindre omfang om det er muligt af hensyn til vejoplægninger mv. Analysen skal derved ikke begrænses af andre forhold, men være åben for muligheder inden for vandlovgivningens rammer og inddrage muligheder for at skaffe yderligere vand fra andre kilder, herunder grundvand.

Analysen indebærer opsætning af en hydraulisk model for ferskvandssystemet og skal som minimum belyse følgende forhold:

- Terrænforhold og andre fysiske forhold ved de rørlagte vandløb.



- En samlet vandbalance for ferskvandssystemet - herunder nuværende og kommende projekters vandbehov og påvirkning af vandbalancen i hele systemet.
- Muligheder og behov for at inddrage andre vandkilder - herunder klimavand og grundvand under hensyntagen til vandkvaliteten.

Analysen munder ud i en udpegning af arealer eller strækninger, hvor det, jf. ovenstående, kunne være realistisk at arbejde videre med åbne vandelementer, samt en beskrivelse af et evt. behov for en hel eller delvis revidering af styringen af ferskvandssystemet. Som del af analysearbejdet skal påvirkningen ved åbning af vandløbsstrækninger specifikt vurderes i forbindelse med varme og nedbørsfattige sommerperioder, hvor vandbalancen erfaringsmæssigt er særligt kritisk i Københavns indre søsystem (De Indre Søer, Østre Anlæg og Kastellet).

Der udarbejdes en rækkefølgeplan for initiativer samt forslag til, hvordan nye og eksisterende projekter evt. kan kobles sammen. Der tages udgangspunkt i allerede igangsatte projekter, samt hvor meget vandløb der vurderes at kunne skabes under nuværende forhold. Desuden peges der på yderligere projektstrækninger, hvis der på et tidspunkt kan findes yderligere vandkilder (fra grundvand eller klimatilpasningsprojekter). Analysen skal på et overordnet plan pege på muligheder for at åbne rørlagte vandløb og give det faglige grundlag for at vurdere konsekvenserne og mulighederne i hele ferskvandssystemet. Projekternes endelige udformning samt økonomi vil skulle afklares i forbindelse med en konkret projektering, som ligger udenfor denne analyse. Projektering og anlæg af konkrete projekter vil kræve finansiering ved senere budgetforhandlinger.

Selve analysen forventes gennemført i 2024. I de efterfølgende år kan der være behov for justering af modellen samt gennemførelse af nye scenarieberegninger. Dette som følge af konkretiseringen af de enkelte projekter eller ændringer i forudsætningerne (fx ændringer i planer for kloakering, klimatilpasningsprojekter, byudvikling mv.).

Analysen udføres med inddragelse af HOFOR og Lokaludvalg.

Analysen har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser. Dog vil de afledte projekter kunne få konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser, hvilket belyses i de videre projekteringer, såfremt finansiering afsættes hertil senere.

### Økonomi

Analysen har estimerede serviceudgifter på i alt 1 mio. kr. i 2024 samt 0,1 mio. kr. årligt til opfølgning i perioden 2025-2027. Opfølgningen vil være i form af opdatering af modelberegningerne, i takt med at planer og vandløbsprojekter konkretiseres eller på grund af ændrede forudsætninger (fx bedre viden om tilgængeligt grundvand, klimavand mv.).

Analysen forventes færdig med udgangen af 2024, og resultaterne forelægges Teknik- og Miljøudvalget primo 2025.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Rådgivende konsulentydelse inkl. modelberegninger	Service	1.000				1.000
Opfølgning og ajourføring af model	Service		100	100	100	300
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1.300</b>



## Klima

Selve analysen medfører ikke en øget klimabelastning, men evt. afledte anlægsprojekter og driften af disse (fx øget behov for pumpning og cirkulering af vand) vil kunne medføre en øget CO<sub>2</sub>-udledning. Dette skal belyses nærmere i forbindelse med de enkelte projekter.

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt kompliceret, da der vil skulle koordineres med flere forskellige enheder i kommunen og indhentes oplysninger om blandt andet kommende klimatilpasningsprojekter. De nærmere detaljer i de forskellige elementer kan være forbundet med en relativt stor usikkerhed, og det er usikkert, på hvilket niveau de nødvendige oplysninger vil være umiddelbart tilgængelige.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Rådgivende konsulentydelse inkl. modelberegninger	TMU	1000 - Ordinær drift	1.000				1.000
Opfølgning og ajourføring af model	TMU	1000 - Ordinær drift		100	100	100	300
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.000</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1.300</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

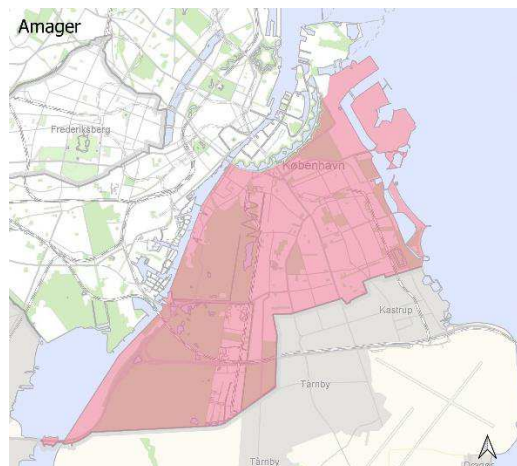
### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM107 Trafikanalyse og -plan for Amager



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 12. juni 2023 budgetønske fra Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg vedr. trafikanalyse og -plan for Amager til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder to initiativer. Budgetnotatets initiativ 1 omhandler udarbejdelse af et bydækkende paradigme for lokale trafikplaner. Det handler om at fastlægge de overordnede rammer for trafikplaner for hele byen – et paradigme der fastlægger hovedgreb, retninger og bindinger til overordnet byudvikling. Forvaltningen vurderer, at det er vigtigt, at der udarbejdes et bydækkende paradigme for lokale trafikplaner, før de udarbejdes.

Initiativ 2 omhandler en analyse af trafikforholdene og udarbejdelse af en trafikplan for hele Amager. Formålet med analysen er at få kortlagt og undersøgt tiltag, der kan forbedre de nuværende trafikale forhold, uden at det skaber udfordringer andre steder i eller uden for Amager. Formålet er ligeledes at inddrage borgerne i udviklingen af en trafikale vision for området.

#### **Initiativ 1. Bydækkende paradigme for lokale trafikplaner (0,5 mio. kr. i anlæg)**

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det er hensigtsmæssigt at koordinere trafikplanlægningen således, at lokale mobilitets tiltag og overordnet mobilitetsplanlægning spiller sammen. Det kan gøres med et paradigme, der fungerer som strategisk retning for trafikplanerne. Trafik fungerer i et samlet system, der bevæger sig rundt i byen/regionen på tværs af bydele og kommunegrænser. En ændring et sted i systemet kan derfor have indflydelse på nye trafikstrømme andre steder. Overordnet trafikplanlægning tager højde for de langsigtede behov i et område og kan derfor være mere holdbar i forhold til lokale initiativer, der ofte er mere kortsigtede.

Hvis trafikplaner for de enkelte bydele skal udvikles lokalt og samtidig spille sammen med den trafikale afvikling på tværs af byen, er det nødvendigt, at der besluttes et overordnet paradigme, der beskriver hovedgreb, retning, bindinger til overordnet byudvikling, og hvilke redskaber i planlægningen Københavns Kommune arbejder med i forbindelse med lokale mobilitetsplaner.

En overordnet fælles ramme for udvikling af lokale planer for trafikken skal beskrive bindinger i forhold til kommende by- og infrastrukturudvikling i København samt



forpligtelser i forhold til koblinger mellem bydelene. Herudover bør den fælles ramme angive, hvilke typer hovedgreb der anvendes i forbindelse med trafikplanerne. Der kan ligeledes lægges bindinger i de overordnede rammer for koblinger til større infrastrukturprojekter og kommende byudvikling, delebiler, cykelfremkommelighed, fodgængerforhold, parkeringspladser, busbetjening osv. Et bydækkende paradigme sikrer dermed, at trafikplaner i de enkelte bydele kan kobles hensigtsmæssigt, uden at trafikplaner i en bydel modarbejder trafikplaner i andre bydele.

Der afsættes midler til intern løn og kommunikationsrådgivning, som bl.a. går til udarbejdelse af materiale og inddragelse af lokaludvalgene og andre interessenter.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt oplæg til overordnet paradigme for trafikplaner medio 2024.

### **Initiativ 2. Trafikanalyse og -plan for Amager (2,5 mio. kr. i anlæg)**

Trafikanalysen og planen skal bl.a. forholde sig til og komme med konkrete bud på løsninger for:

1. Udfordringer med for høj hastighed på lange lige strækninger i bydelen.
2. Jordtransport ifm. Lynetteholmen.
3. CO<sub>2</sub>-reduktion ved mindre vejtrafik samt bedre cykelmuligheder på tværs.

Arbejdet med trafikplanen inddeles i to faser. I første fase udarbejdes den trafikale analyse, som udover kortlægning af de trafikale udfordringer nu og i fremtiden består af en undersøgelse af borgernes oplevelser af de trafikale udfordringer i bydelen. Allerede finansierede projekter i området, som ikke er udført, vil indgå som forudsætning i analysen.

Fase 2 består af en visions- og udviklingsdel med inddragelse af borgere, der skal munde ud i en helhedsorienteret løsning på de trafikale udfordringer på Amager, koordineret med de øvrige visioner og planer for bydelen – herunder planer for Øresundsmotorvejens udvidelse og evt. overdækning.

#### Fase 1 – Trafikanalyse og udkast til trafikplan for Amager (Primo 2024-ultimo 2024)

Med udgangspunkt i beregninger af trafikken i trafikmodellen COMPASS skal det kortlægges, hvordan trafikken forventes at udvikle sig på Amager frem mod 2035 med den fremtidige bolig- og befolkningstilvækst, anlæg af Lynetteholmen og Østlig Ringvej m.v. Herudover indsamles eksisterende viden og borgernes ønsker gennem dialog med lokaludvalget og andre relevante foreninger og lignende i området. Mange af lokalgaderne i bydelen er private fællesveje, hvorfor det er vigtigt at inddrage vejejerere og vejberettigede.

På baggrund af trafikberegninger og indsamling af viden om lokale udfordringer udarbejdes et forslag til en trafikplan for området. Planen vil blandt andet have fokus på at minimere gennemkørende trafik i boligområder, begrænse hastigheden på udsatte strækninger, skabe sikre og trygge skoleveje og øget trafiksikkerhed i området, skabe gode cykelforbindelser og sammenhæng i bydelen.

I analysen indarbejdes en overordnet vurdering af, hvilke effekter det vil have for trafikbelastning, støj, trafiksikkerhed og klima i bydelen. Herudover skal analysen forholde sig til trafik i forbindelse med jorddeponi på Lynetteholmen og de allerede foretagne analyser i forbindelse med udarbejdelsen af VVM'en for Lynetteholmen. På baggrund af analysen udarbejder forvaltningen et første udkast til en helhedsorienteret trafikplan for Amager.





Fase 2- Visionsproces med kvalificering af trafikplanen og udarbejdelse af en vision for bydelen (ultimo 2024-medio 2025)

Med udgangspunkt i udkast til en trafikplan for Amager gennemføres en dialogproces med det formål at kvalificere planen yderligere i forhold til de lokale ønsker. Arbejdet organiseres således, at Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg står for processen for udarbejdelse af trafikplanen i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og rådgiver. Der afsættes midler til at understøtte facilitering af borgermøder, workshops med lokale interessenter og koordineringsmøder om de øvrige visioner for bydelen, som er forankret hos lokaludvalget. På baggrund af dette arbejde afsættes der midler til at revidere udkast fra fase 1 til en helhedsorienteret trafikplan for Amager. Trafikplanen vil ydermere indeholde en prioriteret liste af løsningsforslag prissat med anlægsoverslag og forslag til en udrulningsplan. Skal de konkrete løsningsforslag realiseres, er det nødvendigt at afsætte finansiering hertil i senere budgetforhandlinger.

Initiativ 1 er en rammesætning af trafikplaner. Forvaltningen anbefaler derfor, at initiativ 2 ikke vedtages uden initiativ 1, da initiativ 1 er en forudsætning for, at trafikplaner på tværs af byen hænger sammen.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt den endelige trafikplan medio 2025.

### Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2024-2024.

Initiativ 1 forventes afsluttet medio 2024. Initiativ 2 forventes afsluttet i juni 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styrings- område</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Overordnet paradigme for lokale trafikplaner</i>						
- Kommunikation (ekstern)	Anlæg	100				100
- Intern løn	Anlæg	400				400
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>
<i>Initiativ 2. Trafikanalyse og udkast til trafikplan for Amager Øst, og visionsproces. Fase 1+2</i>						
<b>Fase 1</b>						
Intern løn - Projektledelse	Anlæg	230	230			460
COMPASS - Intern	Anlæg	150				150
Rådgivning	Anlæg	700	400			1.100
<b>Fase 2</b>						
Intern løn - Projektledelse	Anlæg	115	115			230
COMPASS - Intern	Anlæg		50			50
Rådgivning	Anlæg	100	400			500
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>1.295</b>	<b>1.195</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.490</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.795</b>	<b>1.195</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.990</b>



## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<b>Anlægsudgifter</b>								
- Projektering (kommunikation, ekstern), initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100				100	100*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400				400	400*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	800	800			1.600	1.600*
-Udgifter til COMPASS (intern), initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	150	50			200	200*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	345	345			690	690*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.795</b>	<b>1.195</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.990</b>	<b>2.990*</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM025 Ombygning af ulykkesbelastede kryds, flere bydele



Foto: Troels Heien, Københavns Kommune



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 27.-28. februar 2023 et budgetnotat vedr. ombygning af ulykkesbelastede kryds til forhandlingerne om Budget 2024 som del af budgetpakken "Cykelby og sikre skoleveje".

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har ved en gennemgang af de mest ulykkesbelastede kryds i København identificeret otte 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.

Dette budgetnotat indeholder fire initiativer, der har til formål at reducere risikoen for trafikulykker. Tre konkrete selvstændige krydsombygninger samt et initiativ, der i en pulje skal ombygge fem ulykkesbelastede kryds, men hvor den endelige ombygning ikke er endelig fastlagt.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 22. maj 2023, at der søges om tilskud til projekterne i den nationale Trafiksikkerhedspulje 2023. Der søges om tilskud på 40 %. Et evt. tilskud forventes oplyst i oktober 2023. Et evt. tilskud er som følge heraf ikke indregnet i dette budgetnotat.

#### **Initiativ 1. Øster Søgade-Webersgade (2,5 mio. kr. i anlæg)**

I dette kryds har politiet i perioden 2017-2021 registreret fem personskadeulykker og to materielskadeulykker. Langt hovedparten af ulykkerne skyldes rødkørsler fra Øster Søgade mod nord.

Med initiativet indsnævres vejbanen i nordgående retning. Fortovet udvides, og der skabes bedre oversigt til Webersgade. Desuden etableres supplerende signaler for at tydeliggøre det røde lys.

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



### **Initiativ 2. Godthåbsvej-Sallingvej/Hillerødgade (9,5 mio. kr. i anlæg)**

I dette kryds, der i realiteten er et dobbeltkryds, har politiet i perioden 2017-2021 registreret syv personskadeulykker og 29 materielskadeulykker.

De to vejkryds er svært overskuelige for bilister og cyklister. Særligt vejkrydset Godthåbsvej/Hulgårdsvej, som indgår som en del af Ring 2, er ét af de største og farligste vejkryds i København. Initiativet vil øge trafiksikkerheden og forbedre oversigtforholdene i de to sammenhængende vejkryds, bl.a. ved ændring af kombinerede ligeud- og svingbaner til almindelige svingbaner, ændringer af signaler, forbedret trafikflow, etablering af længere svingbaner, inddragelse af en vognbane i vestgående retning for at give plads til venstresvingbane. Det vurderes ikke at have nævneværdig betydning for trafikafviklingen.

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

### **Initiativ 3. Gammel Køge Landevej-Carl Jacobsens Vej (3,9 mio. kr. i anlæg)**

I dette kryds har politiet i perioden 2017-2021 registreret fem personskadeulykker og 15 materielskadeulykker. Hovedparten af ulykker involverer cyklister ned fra jernbanebroen, der overses af højresvingende og venstresvingende biler mod Carl Jacobsens vej.

I dag er der i krydset etableret fremført cykelsti. Krydset ombygges med fokus på trafiksikkerhed for cyklisterne. I den videre projektering vil det blive undersøgt, hvordan den trafikale løsning kan optimeres ift. trafiksikkerheden uden at gå på kompromis med trygheden i forskellige alternative løsninger.

Ændringen vil betyde ændringer af signaler og ændring af heller m.m.

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

Teknik- og Miljøudvalget forventes at få forelagt en indstilling om godkendelse af projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler 4. kvartal 2025.

### **Initiativ 4. Ombygning af fem ulykkesbelastede kryds (17,0 mio. kr. i anlæg)**

Initiativet indeholder mindre ombygninger i fem kryds. De endelige udformninger er ikke endelig fastlagt.

I alle kryds vil der blive gennemført en adfærdsregistrering, der i forening med viden om registrerede ulykker vil kunne kvalificere initiativerne yderligere.

Der er afsat midler til ændring af signalprogrammer, justeret afmærkning og mindre tilpasninger af heller.

#### Tagensvej-Jagtvej

I dette kryds har politiet i perioden 2017-2021 registreret syv personskadeulykker og 13 materielskadeulykker. Ulykkesbilledet i krydset er ikke entydigt, men særligt cyklister fra øst-nord bliver påkørt af venstresvingende biler fra sydvest mod Nordvest. Der afsættes desuden midler til et belyningsprojekt på forsøgsbasis, hvor gadebelyningsanlægget omlægges med fokus på at give forbedret belysning til de bløde trafikanter. Mange kryds er i dag oplyst hen over vejbanerne med fokus på bilisterne. Projektet kan give en indsigt i, hvordan der kan arbejdes med krydsbelysning fremadrettet. Krydset er valgt til dette forsøg, da det er et regulært kryds, hvorfor erfaring herfra kan bruges i andre kryds.



#### Gyldenløvesgade-Rosenørns Allé

I dette kryds har politiet i perioden 2017-2021 registreret seks personskadeulykker og fem materielskadeulykker. Ulykkesbilledet er ikke entydigt, og der vil således blive gennemført yderligere analyse af krydset, men der vil særligt fokuseres på problemstillingen mellem cyklister fra Søruten, der skal krydse Gyldenløvesgade, da vigepligtsforholdene er uklare, og nogle ulykker sker på steder, hvor enten cyklister eller bilister burde have rødt lys.

#### Ågade-Jagtvej

I dette kryds har politiet i perioden 2017-2021 registreret seks personskadeulykker og 25 materielskadeulykker. Mange af disse ulykker sker, hvor der køres over for rødt lys i begge retninger. Signalmateriellet er gammelt, og mulighederne for justeringer er begrænsede. Der afsættes derfor midler til udskiftning af utidssvarende materiel samt udskiftning af kabler m.m. i krydset. Da krydset ligger i Københavns Kommune, men Falkoner Allé ligger i Frederiksberg Kommune, skal justeringer i trafikafviklingen koordineres med Frederiksberg Kommune.

#### Nørrebrogade-Jagtvej (Nørrebro Runddel)

I dette kryds har politiet i perioden 2017-2021 registreret syv personskadeulykker og 11 materielskadeulykker. Krydset er præget af mange fodgængere og cyklister i alle retninger. Særligt ulykker med cyklister præger krydset, men det samlede ulykkesbillede er ikke entydigt.

#### Sydhavns Plads-Enghavevej

I dette kryds har politiet i perioden 2017-2021 registreret fem personskadeulykker og 20 materielskadeulykker.

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

Teknik- og Miljøudvalget forventes at få forelagt en indstilling om godkendelse af projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler medio 2026 for initiativ 4.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 33 mio. kr. i perioden 2024-2028.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget maj 2026.

Initiativ 2 forventes ibrugtaget marts 2027.

Initiativ 3 forventes ibrugtaget juni 2027.

Initiativ 4 forventes ibrugtaget i oktober 2028.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2028 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<i>Initiativ 1. Søgade-Webersgade</i>							
- Anlæg	Anlæg	650	520	1.350			2.520
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>650</b>	<b>520</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.520</b>
<i>Initiativ 2. Godthåbsvej-Sallingvej/Hillerødgade</i>							
- Anlæg	Anlæg	1.010	960	7.310	210		9.490
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>1.010</b>	<b>960</b>	<b>7.310</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>9.490</b>
<i>Initiativ 3. Gammel Køge Landevej-Carl Jacobsens</i>							



- Anlæg	Anlæg	850	1.100	1.990	200		4.140
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>850</b>	<b>1.100</b>	<b>1.990</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>4.140</b>
<i>Initiativ 4. Ombygning af fem uheldsbelastede kryds</i>							
- Anlæg	Anlæg	2.600	810	1.940	6.700	5.000	17.050
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>2.600</b>	<b>810</b>	<b>1.940</b>	<b>6.700</b>	<b>5.000</b>	<b>17.050</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>5.110</b>	<b>3.390</b>	<b>12.590</b>	<b>7.110</b>	<b>5.000</b>	<b>33.200</b>

## Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO<sub>2</sub> kan, isoleret set, ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel, som en mulig forbedret sikkerhed vil medføre (CO<sub>2</sub>-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af sikker cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God og sikker cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel, mm.

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
<i>Initiativ 1. Søgade-Webersgade</i>	-	-	12
Initiativ 2. Godthåbsvej- Sallingvej/Hillerødgade	-	-	17
Initiativ 3. Gammel Køge Landevej- Carl Jacobsens	-	-	6
Initiativ 4. Ombygning af fem uheldsbelastede kryds	-	-	17

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

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne i alle fire initiativer er komplicerede, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Anlægsprojekterne er komplicerede, da de skal udføres på veje med meget biltrafik, hvilket stiller store krav til trafikafviklingen i anlægsperioden.



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	260	260	280			800	800*
- Udførsel, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg			860			860	860*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	390	260	210			860	860*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	490	490	270	160		1.410	1.410*
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg			6.500			6.500	6.500*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	520	470	540	50		1.580	1.580*
- Projektering, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	450	550	150	150		1.300	1.100*
- Udførsel, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg			1.490			1.490	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	550	350	50		1.350	1.000*
- Projektering, initiativ 4	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.500	410	1.240	200	200	3.550	3.120
- Udførsel, initiativ 4	TMU	2000 - Ordinær anlæg				5.800	4.400	10.200	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 4	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.100	400	700	700	400	3.300	2.540
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>5.110</b>	<b>3.390</b>	<b>12.590</b>	<b>7.110</b>	<b>5.000</b>	<b>33.200</b>	<b>19.770</b>



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende								
Bispebjerg	X	Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave	X	Valby	X	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse	X	Amager Vest
Adresse/lokalitet (adskilte steder i byen): Øster Søgade-Webersgade, Godthåbsvej-Sallingvej/Hillerødgade, Gammel Køge Landevej-Carl Jacobsens Vej, Tagensvej-Jagtvej, Gyldenløvesgade-Rosenørns Allé, Ågade-Jagtvej, Nørrebrogade-Jagtvej (Nørrebro Runddel) og Sydhavns Plads-Enghavevej.								

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM033 Indkørselsforbud omkring skoler, bydækkende



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 27.-28. februar 2023 et budgetnotat vedr. indkørselsforbud omkring skoler til Budget 2024 som del af budgetpakken "Cykelby og sikre skoleveje".

I Budget 2021 blev der afsat midler til en bydækkende screening af alle 130 skoler i København for at vurdere muligheden for at etablere tidsbestemte indkørselsforbud for motorkøretøjer i forbindelse med mødetid om morgenen.

Af de 130 skoler i København udpegede screeningen 70 skoler, hvor det er muligt at etablere indkørselsforbud i større eller mindre zoner. Med Budget 2021 blev der afsat midler til at gennemføre tiltaget ved ti skoler.

Erfaringerne er, at tiltaget har positiv effekt. Indkørselsforbuddet overholdes ikke 100 %, men skoler og institutioner i områderne melder, at færre kørende og parkerede biler ved skolen har givet mere trygge og rolige ankomstforhold for de mange elever, der ankommer til fods og på cykel til skole. Erfaringen fra de første ti skoler er, at dialog- og høringsprocesser er mere krævende end antaget forud for projektet. Erfaringerne er indtænkt i scenarierne i dette budgetnotat.

### Indhold

#### **Scenarie 1. Indkørselsforbud omkring 60 skoler (6,3 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie etableres indkørselsforbud for motorkøretøjer ved yderligere 60 skoler, jf. screeningen. Zonerne etableres omkring skoler, hvor der er opbakning til det fra de berørte skoler og lokaludvalg. Indkørselsforbuddet etableres som udgangspunkt i tidsrummet 7.30-8.30. Tidsrum fastsættes i dialog med skoler og under hensyn til de øvrige lokale behov fra institutioner, bolig og erhverv i området. Initiativet kan skaleres ned til at dække færre end de 60 skoler.

Ved enkelte veje ind i zonerne tillades beboerkørsel, da skolens naboer skal have vejadgang døgnet rundt. Ved enkelte vejadgange tillades desuden arbejdskørsel for at sikre, at elever med funktionsnedsættelser, der har bevilget befordring, kan blive kørt ind til skole i handicapbus eller taxi, samt at anden arbejdskørsel til området har vejadgang.

Ved nogle af skolerne vil tiltaget kunne gennemføres ved opsætning af skilte ved en enkelt vej. Ved andre skoler kan flere veje med fordel inddrages.





Hvor det vurderes relevant, kan der i forbindelse med etablering af indkørselsforbud samtidigt etableres tidsbestemt parkerings-/standsingsforbud på vejene omkring skoler. Det gøres for at sikre bedre oversigtsforhold for gående og cyklende og nemmere adgang til cykelparkeringsfaciliteter ved skolen. I overvejelser om eventuel etablering af parkerings-/standsingsforbud i skoletiden tages højde for, at skolens naboer ikke forhindres i at komme frem til deres bopæl.

Skiltning i forbindelse med indkørselsforbuddet kan gennemføres for mellem 30.000 og 130.000 kr. pr. skole. Det afhænger af vejnettet omkring de respektive skoler, og hvor mange skilte der skal opsættes. Udgifterne indeholder foruden opsætning af skilte også midler til den indledende vurdering og dialog med den relevante skole.

23 af de potentielle zoner med indkørselsforbud er omkranset af private fællesveje. Her er der lovkrav om at gennemføre høring af matrikelejerne på de berørte veje og orientere om afgørelse. Der sættes midler af til dette.

En forudsætning for at opnå positiv effekt af tiltaget er, at skoler, institutioner og erhverv i de berørte områder bliver inddraget og Lokaludvalgene, lokale medier og borgere bliver orienteret. Der sættes midler af til dette.

For at sikre optimal effekt af tiltaget sættes der også midler af til koordinering af indsatsen med Københavns Politi. De sikrer håndhævelse af indkørselsforbud, når zonerne etableres og laver løbende opfølgende kontrol ved de skoler, hvor forvaltningen får henvendelser fra skoler og borgere om manglende efterlevelse af indkørselsforbuddet.

I forbindelse med etablering af de ti første zoner med indkørselsforbud har forvaltningen identificeret en potentiel udfordring i forhold til at tilgodese elever på specialskoler og folkeskoler med specialklassespor, som bliver kørt til skole i privat bil. Der vil i dialogen med de enkelte skoler blive taget højde for denne problemstilling.

Initiativet gennemføres i perioden 2024-2027 og forventes afsluttet ultimo 2027. Der laves løbende erfaringsopsamling med de berørte skoler og Københavns Politi. Derudover laves der en ekstern undersøgelse af transportvaner før og efter etableringen af tryghedszonerne for at undersøge effekten på transportadfærd.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om fremdrift i tiltaget ultimo 2024, 2025, 2026 og 2027.

### **Scenarie 2. Indkørselsforbud omkring op til 30 skoler (3,4 mio. kr. i anlæg)**

Scenarie 2 er en nedskaleret version af scenarie 1, hvor indkørselsforbud etableres på op til 30 skoler i Københavns Kommune. Alle 60 skoler, som screeningen har udpeget som mulige at etablere tidsbestemt indkørselsforbud omkring, får tilbuddet om etablering af indkørselsforbud omkring skolen. Ud fra tilbagemeldingerne fra skolerne, udvælger forvaltningen, hvilke skoler der får etableret indkørselsforbud. Dette forelægges Teknik- og Miljøudvalget til orientering.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om fremdrift i tiltaget ultimo 2024, 2025 og 2026.

### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,3 mio. kr. i perioden 2024-2028. Anlægsmidlerne benyttes til planlægning, dialog, projektstyring samt indkøb og etablering af skiltning. Der er desuden afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2025, 0,1 mio. kr. i 2026 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. De afledte driftsudgifter vedrører



den totale drift af øget skiltemængde, inklusive graffiti afrensning, fjernelse af klistermærker, udskiftning af tavler, opretning og udskiftning af nedslidte skilte/standere.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings-område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<b>Scenarie 1 indkørselsforbud omkring 60 skoler</b>							
Etablering af indkørselsforbud	Anlæg	1.615	1.415	1.615	1.415	200	6.260
Afledt drift og vedligehold	Service		51	101	202	202	556
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.615</b>	<b>1.466</b>	<b>1.716</b>	<b>1.617</b>	<b>402</b>	<b>6.816</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,4 mio. kr. i perioden 2024-2028. Der er desuden afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2025, 0,06 mio. kr. i 2026 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. De afledte driftsudgifter vedrører den totale drift af øget skiltemængde, inklusive graffiti afrensning, fjernelse af klistermærker, udskiftning af tavler, opretning og udskiftning af nedslidte skilte/standere.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings-område	2024	2025	2026	2027	2028	I alt
<b>Scenarie 2 indkørselsforbud omkring op til 30 skoler</b>							
Etablering af indkørselsforbud	Anlæg	1.143	943	1.143		200	3.429
Afledt drift og vedligehold	Service		33	66	132	132	363
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.143</b>	<b>976</b>	<b>1.209</b>	<b>132</b>	<b>332</b>	<b>3.792</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er ikke særlige risici forbundet med det.

### Bevillingstekniske oplysninger

Der forventes ikke betydeligt reducerede indtægter fra betalingsparkering, da parkeringsforbuddet er tidsbegrænset til få timer om dagen. Der søges derfor ikke om særskilt nedsættelse af servicemåltallet på baggrund af initiativet.



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

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Årsværk	TMU	2000 - Ordinær anlæg	690	690	690	690		2.760	2.760*
- Udførelse	TMU	2000 - Ordinær anlæg	725	725	725	725		2.900	2.900*
- Ekstern transport- undersøgelse	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200		200		200	600	600*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.615</b>	<b>1.415</b>	<b>1.615</b>	<b>1.415</b>	<b>200</b>	<b>6.260</b>	<b>6.260*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift		51	101	202	202	556	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>51</b>	<b>101</b>	<b>202</b>	<b>202</b>	<b>556</b>	

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Årsværk	TMU	2000 - Ordinær anlæg	460	460	460			1.380	1.380*
- Udførelse	TMU	2000 - Ordinær anlæg	483	483	483			1.449	1.449*
-Ekstern transport- undersøgelse	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200		200		200	600	600*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.143</b>	<b>943</b>	<b>1.143</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>3.429</b>	<b>3.429*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift		33	66	132	132	363	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>33</b>	<b>66</b>	<b>132</b>	<b>132</b>	<b>363</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

### Tidligere afsatte midler

I Budget 2021 blev der afsat 0,8 mio. kr., som er blevet anvendt til screening af alle skoler i Københavns Kommune og etablering af tidsbestemt indkørselsforbud ved ti skoler.

(1.000 kr., løbende p/l)	2021
Budgetaftale 2021 (TM150)	400
Budgetaftale 2021 - overførselssagen (TM66)	400
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>800</b>

### Bilag

Bilag 1 - Resultat af screening af skoler

## TM033 Bilag 1

### Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

#### Gennemførte indkørselsforbud

Peder Lykke Skolen	Amager Vest
Skolen ved Sundet	Amager Øst
Gerbrandskolen	Amager Øst
Lundehusskolen	Bispebjerg
Al Quds Skole	Bispebjerg
Korsager Skole	Brønshøj-Husum
Vigerslev Allé Skole	Valby
Vanløse Privatskole + Behandlingsskolerne	Vanløse
Vesterbro Ny Skole	Vesterbro
Vibenshus Skole	Østerbro

## Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

### Postiv Screening

Sct. Annæ Skole	Amager Vest
Ørestad Friskole	Amager Vest
Skolen på Amagerbro	Amager Øst
Sundbyøster Skole	Amager Øst
Lergravsparkens Skole - storskole	Amager Øst
Lergravsparkens Skole	Amager Øst
Amager Lille Skole	Amager Øst
Grøndalsvængets Skole	Bispebjerg
Tagensbo Skole	Bispebjerg
Al Hilal Skolen	Bispebjerg
Al Huda Skolen	Bispebjerg
Bjørns Internationale Skole	Bispebjerg
International School of Hellerup	Bispebjerg
Københavns Skole- og Idrætsakademi	Bispebjerg
Lygten Skole – Københavns Kristne Friskole	Bispebjerg
Ryparken Lille Skole	Bispebjerg
Sjællands Privatskole	Bispebjerg
Svanevej Privatskole	Bispebjerg
Bellahøj Skole	Brønshøj-Husum
Husum Skole	Brønshøj-Husum
Den lille skole i København	Brønshøj-Husum
Den Classenske Legatskole	Indre By
Øster Farimagsgade Skole	Indre By
Christianshavns Døttreskole	Indre By
Det Kgl. Vajsenhus Skole	Indre By
Krebs Skole	Indre By
Guldberg Skole	Nørrebro
Rådmandsgades Skole	Nørrebro
Nørrebro Lille Skole	Nørrebro
Det Frie Gymnasiums Grundskole	Nørrebro
DIA Privatskole	Nørrebro
Fensmarksskolen	Nørrebro
Frederiksgård Skole	Nørrebro
Hanssted Skole	Valby
Kirsebærhavens Skole	Valby
Sankt Annæ Gymnasium	Valby
Byens Skole	Valby
Kildeskolen	Valby
Salix Skole	Valby
Damhusengens Skole	Vanløse
Rødkilde Skole	Vanløse
Kirkebjerg Skole	Vanløse
Jinnah International School	Vanløse
Vanløse Friskole (Livets Skole)	Vanløse



## Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

Bavnehøj Skole	Vesterbro
Oehlenschlägersgades Skole	Vesterbro
Tove Ditlevsens Skole del 1	Vesterbro
Tove Ditlevsens Skole del 2	Vesterbro
European School Copenhagen	Vesterbro
Børneuniversitetet - Engskolen	Vesterbro
Copenhagen City School - Mariendal Friskole	Vesterbro
Hay Skolen	Vesterbro
Mariendal Friskole	Vesterbro
Engskolen	Vesterbro
Langelinieskolen - Indskoling	Østerbro
Langelinieskolen - Overbygning	Østerbro
Nørre Fælled Skole	Østerbro
Sortedamskolen	Østerbro
Strandvejsskolen - Østerbro Lilleskole	Østerbro
Niels Steensens Gymnasium	Østerbro

## Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

### Negativ Screening

Amager Fælled Skole	Amager Vest
Dyvekeskolen	Amager Vest
Højdevangens Skole	Amager Vest
Kalvebod Fælled Skole	Amager Vest
Skolen på Islands Brygge	Amager Vest
Ørestad Skole	Amager Vest
Skolen i Peter Vedels Gade	Amager Vest
Amager Internationale Skole	Amager Øst
Den Grønne Friskole	Amager Øst
Filipskolen – Hovedstadens Privatskole	Amager Øst
Landsbyskolen	Amager Øst
Rudolf Steiner Skolen KBH	Amager Øst
Øresunds Internationale Skole	Amager Øst
Holbergskolen	Bispebjerg
Utterslev Skole	Bispebjerg
Den dansk-franske Skole	Bispebjerg
Verdensbørn Grundskole	Bispebjerg
Skolen i Charlotttegården	Bispebjerg
Brønshøj Skole	Brønshøj-Husum
Tingbjerg Heldagsskole	Brønshøj-Husum
Christianshavns Skole	Indre By
Nyboder Skole	Indre By
Sølvgades Skole	Indre By
Bording Friskole	Indre By
Den Frie Fakkell	Indre By
Insitut Sankt Joseph	Indre By
Læseskolen v/Den Kgl. Ballet	Indre By
N. Zahles Gymnasieskole – grundskolen	Indre By
N. Zahles Seminarieskole – grundskolen	Indre By
Skt. Petri Skole	Indre By
Øbro Fri Skole	Indre By
Blågård Skole	Nørrebro
Nørrebro Park Skole	Nørrebro
Sankt Ansgar Skole	Nørrebro
Lykkebo Skole	Valby
Valby Skole	Valby
Ålholm Skole	Valby
Freinetskolen Trekronergade	Valby
Freinetssskolen Valby Laggade	Valby
Frejaskolen	Valby
Katrinedal Skole	Vanløse
AHI International School	Vanløse
Frederikshøj	Vanløse
Ellebjerg Skole	Vesterbro

## Screening af Skoler for implementering af tidsbestemt indkørselsforbud.

TMF-MBK-Trafik - 2023-03-07

Gasværksvejens Skole	Vesterbro
Skolen i Sydhavnen	Vesterbro
Al Hikma Skole	Vesterbro
Strandparksskolen	Vesterbro
Heibergskolen	Østerbro
Kildevældsskolen	Østerbro
Randersgade Skole	Østerbro
Skolen på Strandboulevarden	Østerbro
Carolineskolen	Østerbro
Copenhagen International School	Østerbro
Ingrid Jespersens Gymnasieskole	Østerbro
Øresundsskolen	Østerbro
Basen Skole	Østerbro

## TM019 Skoleveje - Katrinedals Skole - Krydsningspunkter, Vanløse



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om at etablere krydsningspunkter ved Katrinedals skole til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Randbølvej har tidligere været åben for trafik i begge retninger, men efter lukning af vejen mod Grøndals Parkvej er den dobbeltrettede trafik begrænset. Vejen er derfor i dag meget bred, og med meget parkering kan det være svært for skolebørn at overskue trafikken, der også er præget af hurtigkørende cyklister i retning mod Grøndals Parkvej.

På baggrund af dialog mellem forvaltningen, skolen og lokaludvalget vil krydsningen blive forbedret og gjort mere tryk og sikker for skolebørnene i området. Særligt er krydset Randbølvej-Katrinedalsvej problematisk. Problemstillingen ved Randbølvej-Vanløse Allé er tilsvarende, men behovet for krydsning er mindre. Der kan således tilvælges også at forbedre krydsningsmulighederne på dette sted.

### **Initiativ 1. Krydset Randbølvej-Katrinedalsvej (2,0 mio. kr. i anlæg)**

Der etableres sideheller på alle fire hjørner af krydset, hvorved kørebanen indsnævres til ét spor. Samtidig etableres hævet flade i krydset, der vil medvirke til at sænke bilisternes hastighed på stedet.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer og cykelparkeringspladser.

Der nedlægges otte parkeringspladser, hvor der etableres sideheller, for at skabe bedre oversigtsforhold for de krydsende fodgængere.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden -for zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges i hver zone	Forventet antal erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet
153	Udenfor zone	Ikke talt	8	0



Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

### **Tilvalg. Krydset Randbøllevej-Vanløse Allé (1,4 mio. kr. i anlæg)**

Der etableres sideheller på de to nordlige hjørner nærmest skolen. Der etableres ligeledes hævet flade ved sidehellerne.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer og cykelparkeringspladser.

Der nedlægges fire parkeringspladser, hvor der etableres sideheller, samt for at skabe bedre oversigtsforhold for de krydsende fodgængere.

### **Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges i hver zone	Forventet antal erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet
153	Udenfor zone	Ikke talt	4	0

Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,4 mio. kr. i perioden 2024-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,003 mio. kr. i 2025 og 0,006 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. De afledte driftsudgifter benyttes til drift af skilte, afmærkning m.m. Initiativet forventes ibrugtaget i maj 2025.

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

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Krydset Randbøllevej-Katrinédalsvej.</i>						
- Anlæg	Anlæg	600	1.440			2.040
- Afledt drift og vedligehold	Service		2	4	4	10
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>600</b>	<b>1.442</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2.050</b>
<i>Tilvalg. Krydset Randbøllevej-Vanløse Allé</i>						
- Anlæg	Anlæg	340	1.040			1.380
- Afledt drift og vedligehold	Service		1	2	2	5
<b>Tilvalg i alt</b>		<b>340</b>	<b>1.041</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1.385</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>940</b>	<b>2.483</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3.435</b>

### **Klima**

Initiativets effekt på udledningen af CO<sub>2</sub> kan, isoleret set, ikke estimeres. Det skyldes, at forbedringer for fodgængere ikke alene kan tilskrives et enkelt initiativ, men er effekten af en general udbygning og prioritering af fodgængere i området. Initiativet er desuden med til at forbedre trafiksikkerheden omkring Katrinédals Skole.



**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udvikling pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1	-	-	10
Tilvalg	-	-	8
I alt	-	-	18

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

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	240	60			300	300*
- Udførsel, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg		1.180			1.180	1.180*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	360	200			560	560*
- Projektering, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	140	30			170	170*
- Udførsel, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg		900			900	900*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200	110			310	310*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>940</b>	<b>2.480</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.420</b>	<b>3.420*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift		3	6	6	15	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM032 Harrestrup Å Skole - Forbedrede skoleveje ved Lykkebo Afdeling, Valby



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 27.-28. februar 2023 forbedrede skoleveje ved Harrestrup Å Skole - Lykkebo Afdeling til forhandlingerne om Budget 2024 som et initiativ i budgetpakken "Cykelby og sikre skoleveje".

Harrestrup Å Skole består af tre afdelinger; den tidligere Lykkebo Skole og Kirsebærhavens Skole og den kommende udskolingsafdeling ved Torveporten. Det nye skoledistrikt trådte i kraft til skoleåret 2022/23 og dækker et stort geografisk område i den sydlige del af Valby. De trafikale forhold i området omfatter en række større færdselsårer.

For at forbedre skolevejene i skoledistriktet blev der i Budget 2021 afsat 1,3 mio. kr. til en skolevejsanalyse, der afdækkede tiltag til at forbedre skoleveje for cyklister og gående. Teknik- og Miljøudvalget blev forelagt foranlysnens resultater den 20. juni 2022. Der blev ved Budget 2023 afsat midler til tiltag omkring Kirsebærhavens afdeling. Dette budgetnotat indeholder delprojekter til at forbedre skoleveje ved Lykkebo Afdeling.

Et enkelt udestående er ombygning af krydset Folehaven-Gammel Køge Landevej i forbindelse med udskolingsafdelingen Torveporten, der ikke opnåede bevilling i tidligere budgetforhandlinger.

### Indhold

I foranalysen er der omkring Harrestrup Å Skole - Lykkebo Afdeling konstateret farlige og utryghedsskabende situationer for fodgængere og cyklister, der krydser vejene. Initiativets tiltag indeholder trafiksikre og tryghedsskabende forhold for krydsende fodgængere og cyklister.

Initiativet indeholder fire delprojekter, jf. bilag:

1. Signalreguleringen og cykelstierne i krydset Vigerslevvej/Lykkebovej tilpasses, og i fodgængerfelterne over Vigerslevvej etableres heller.
2. Krydsningspunkt på Lykkebovej ved stien øst for Lykkebo Skole gøres mere trafiksikkert 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 i krydsningspunktet 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. Vigerslev Vænge er udlagt som Internt Færdselsareal (Færdselsareal på privat matrikel). Boligselskabet vil således blive inddraget i den endelige udformning af projektet.
  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 plantes ét træ, mens der skal nedlægges fem parkeringspladser. Lukningen af Højsagervej vil betyde, at noget trafik til skolen vil blive overflyttet til private fællesveje i området. Vejejerne vil således blive inddraget i den endelige udformning af projektet.

Som en del af initiativet etableres omkring 100 cykelparkeringspladser ved Lykkebo Skole. Det præcise antal vil blive fastlagt i den videre projektering.

#### Konsekvenser for træer

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

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	ca. 70 %	7	0

Det vil ikke umiddelbart være muligt at finde erstatningsparkeringspladser på offentlig vej i området, uden at oversigtsforholdene for skolebørnene forringes.

Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

Teknik- og Miljøudvalget forventes at få forelagt en indstilling om godkendelse af projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler medio 2025.

#### Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,7 mio. kr. i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,07 mio. kr. i 2026 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2027 og frem til. Driftsudgifterne går til drift og vedligehold af nyt signalanlæg, ny belysning, cykelparkering, skiltning, vintertjeneste og renhold.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i september 2026.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	I alt
- Anlæg	Anlæg	430	1.110	5.150	0	6.690
- Afledt drift og vedligehold	Service			70	93	163
<b>Udgifter i alt</b>		<b>430</b>	<b>1.110</b>	<b>5.220</b>	<b>93</b>	<b>6.853</b>

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Samlet udledning	Forskel i samlet udledning (baseline)
	(ton CO <sub>2</sub> e)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Anlæg af projektet	30	0

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

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt kompliceret. Dette skyldes, at en del af projektet er på privat areal, som kræver accept fra grundejerne. Der er derfor afsat 12 % i risikotillæg.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	30	550	240		820	580*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg			4.440		4.440	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	560	470		1.430	800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>430</b>	<b>1.110</b>	<b>5.150</b>	<b>0</b>	<b>6.690</b>	<b>1.380*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			70	93	163	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>93</b>	<b>163</b>	



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	X	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest
Adresse/lokalitet: Skolevejene omkring Lykkebo Skole (Herunder krydset Vigerslevvej/Lykkebovej og Vigerslevvej, krydsningspunkt på Lykkebovej ved stien øst for Lykkebo Skole, det signalregulerede kryds Vigerslev Allé/Lykkebovej/Vigerslev Vænge, t-krydset Vigerslevvej/Højsagervej og Højsagervej.					

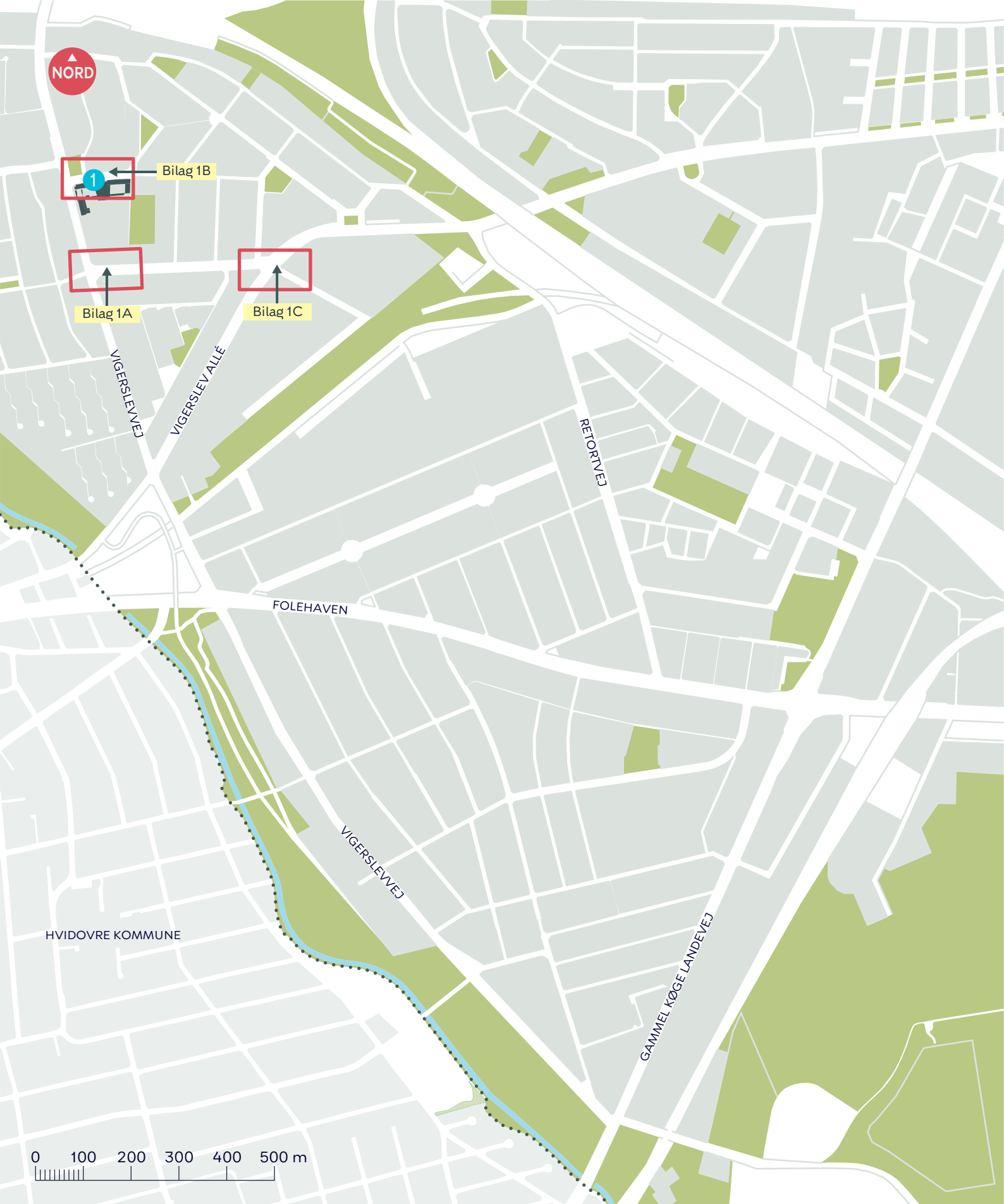
### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEO/ByK/KEID		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)	2021
Budgetaftale 2021	1.300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.300</b>



Bilag 1B



Bilag 1A



Bilag 1C

VIGERSLEVVEJ

VIGERSLEV ALLÉ

RØRTORVEJ

FOLEHAVEN

VIGERSLEVVEJ

HVIDOVRE KOMMUNE

GAMMEL KØGE LANDEVEJ



..... Kommunegrænse

1 Lykkebo Skole

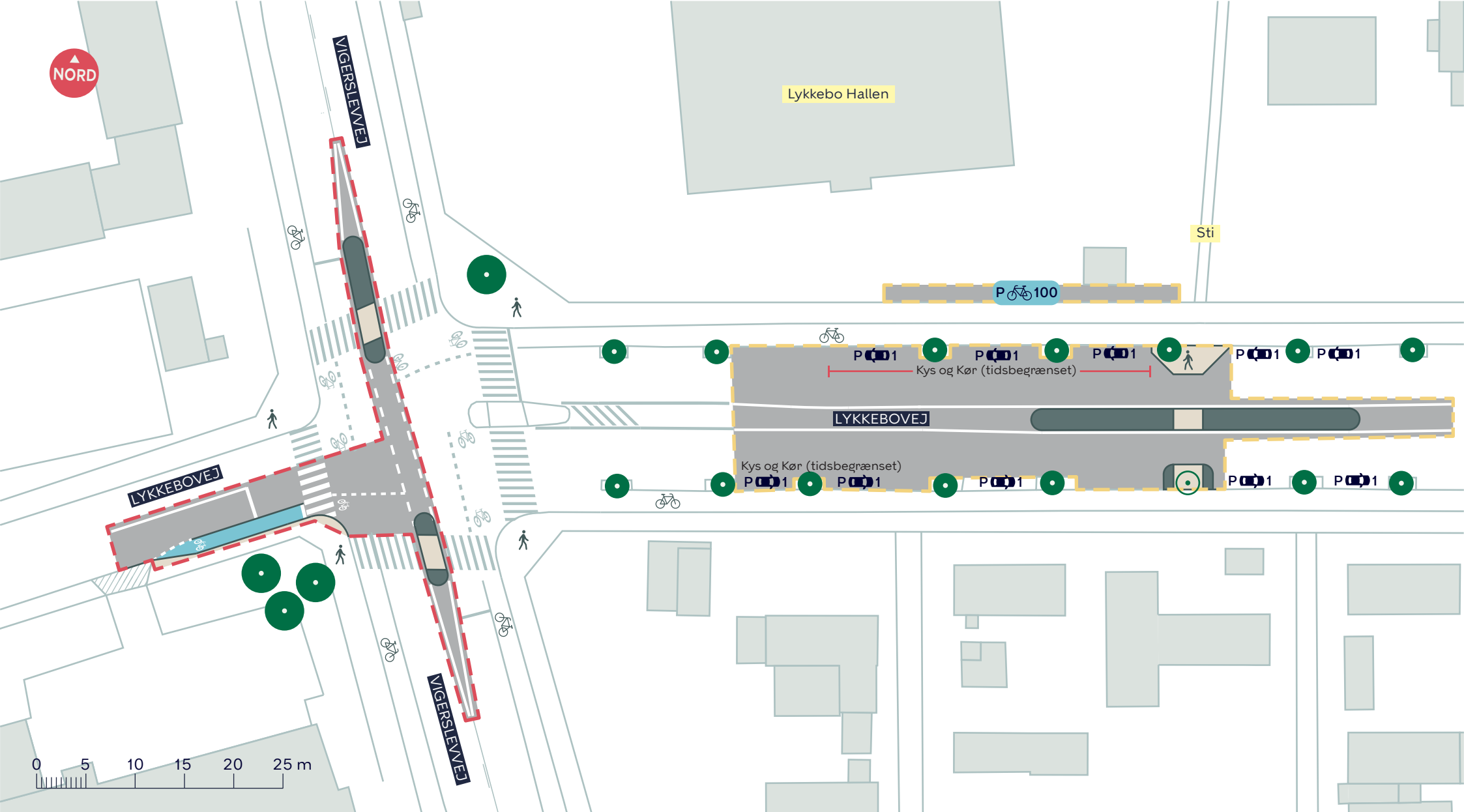
### HARRESTRUP Å SKOLE - LYKKEBO AFDELING

Valby

Oversigtskort

BILAG 1





--- Anlægsområde for delprojekt 1

--- Anlægsområde for delprojekt 2

■ Cykelsti

■ Fortov

//// Eksisterende overkørsel

○ Træ der fældes (1 stk.)

● Eksisterende træ (1 stk. indenfor anlægsområdet)

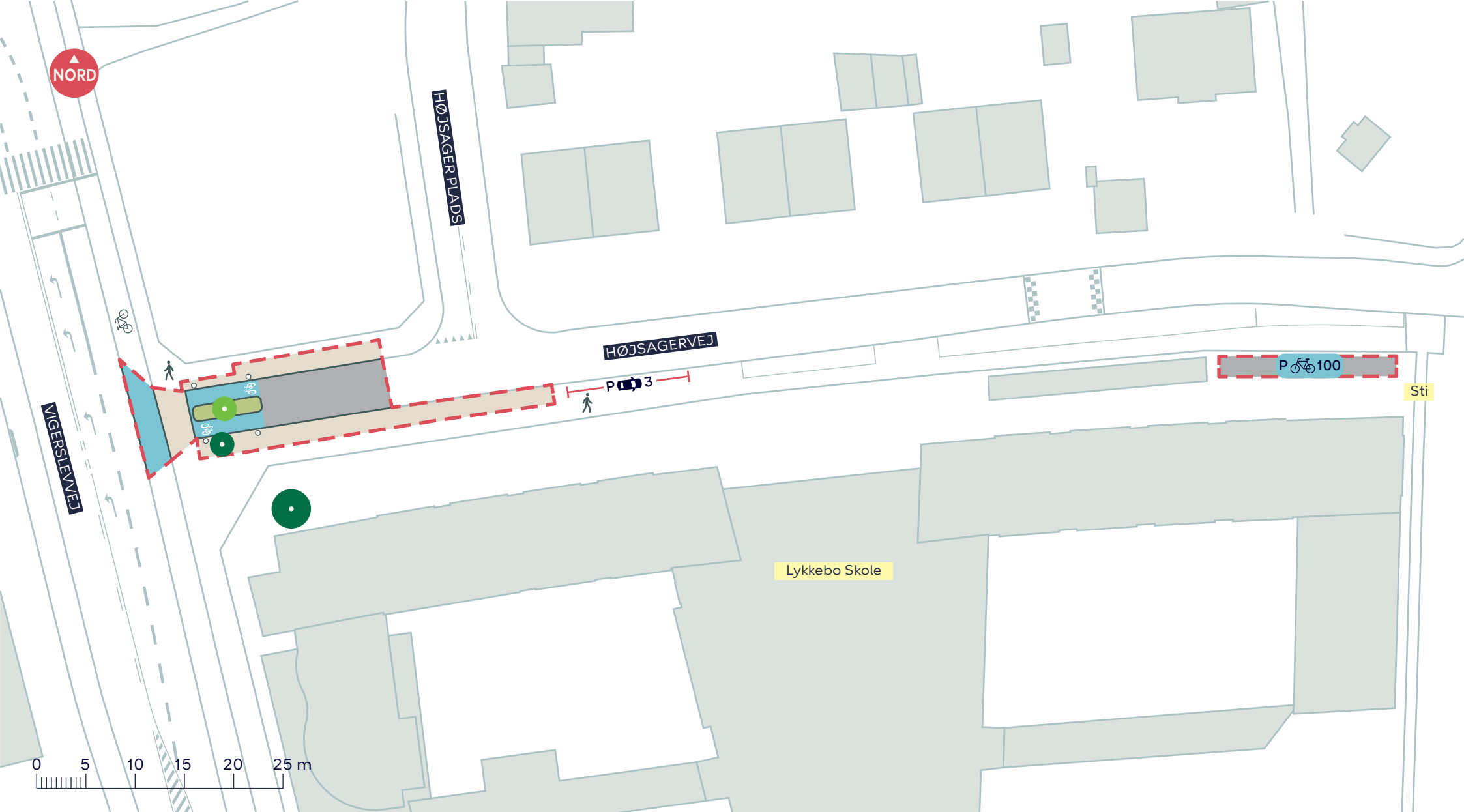
## HARRESTRUP Å SKOLE - LYKKEBO AFDELING

Valby

Skitseforslag

BILAG 1A





--- Anlægsområde for delprojekt 4

■ Cykelsti

■ Fortov

○ Stele

● Nyt træ (1 stk.)

● Eksisterende træ (1 stk. indenfor anlægsområdet)

## HARRESTRUP Å SKOLE - LYKKEBO AFDELING

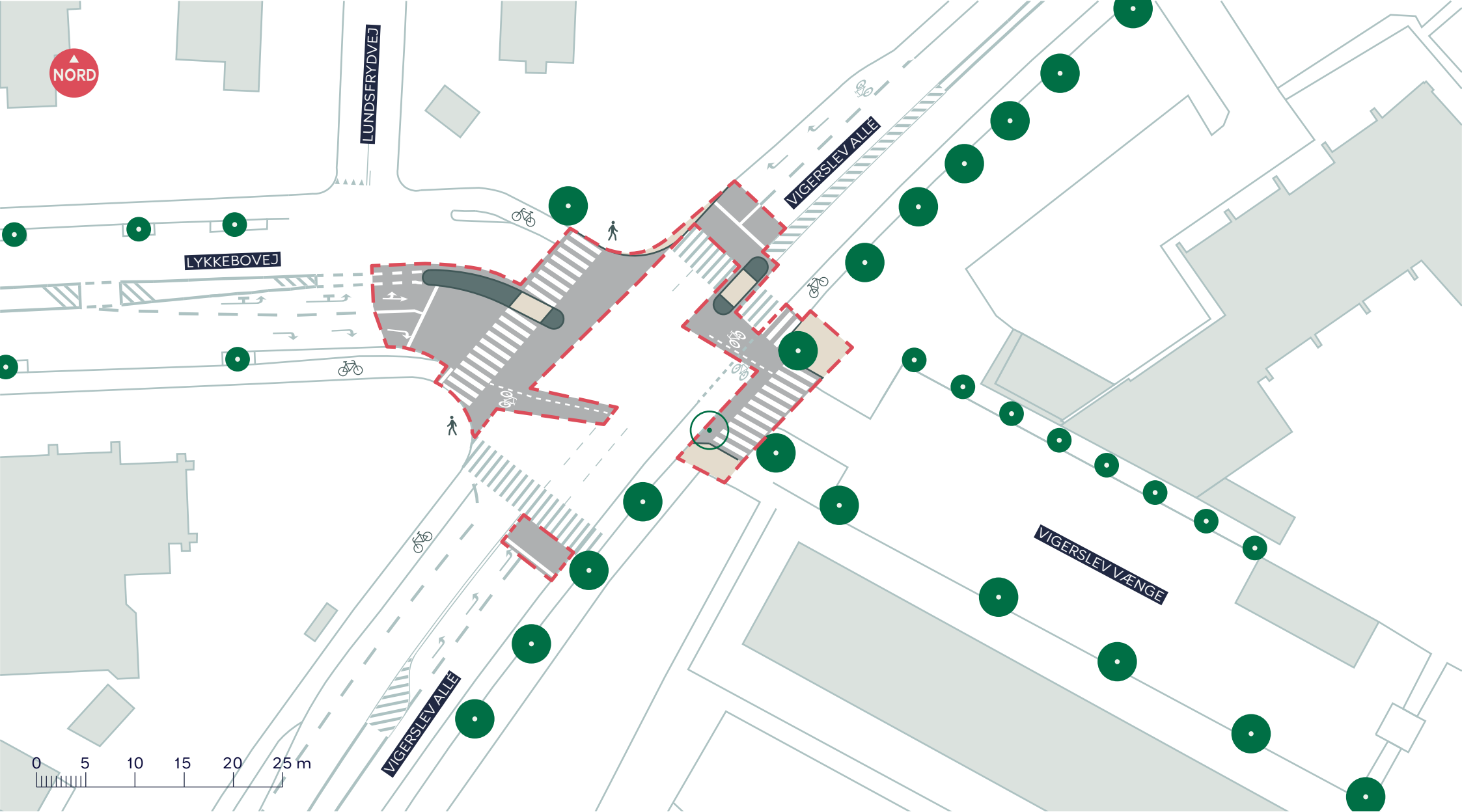
Valby

Skitseforslag

**BILAG 1B**







--- Anlægsområde for delprojekt 3

■ Cykelsti

■ Fortov

○ Træ der fældes (1 stk.)

● Eksisterende træ (1 stk. indenfor anlægsområdet)

## HARRESTRUP Å SKOLE - LYKKEBO AFDELING

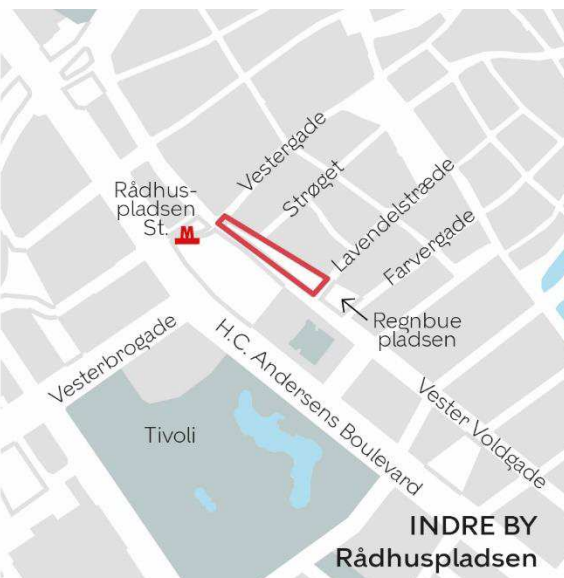
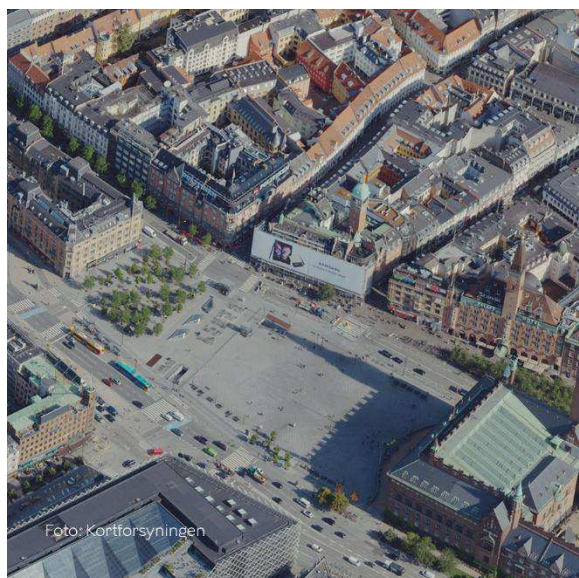
Valby

Skitseforslag

**BILAG 1C**



## TM159 Permanent lukning af Vester Voldgade for gennemkørende biltrafik, Indre By



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om permanent lukning af Vester Voldgade ved Rådhuspladsen for gennemkørende biltrafik til Budget 2024.

I 2020 blev Vester Voldgade lukket for gennemkørende biltrafik ved Strøget med en midlertidig løsning med betonklodser, som stadig står i dag.

Københavns Politi gav den 11. februar 2020 principielt samtykke til at fastholde den eksisterende midlertidige lukning af Vester Voldgade for motorkøretøjer fra Vestergade forbi Strøget. Der er således endnu ikke givet samtykke til den endelige udformning af lukningen, men til at der findes en løsning. Politiet kan først give endeligt samtykke, når der foreligger et endeligt projektforslag.

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 30. januar 2023, at der skal etableres ny belægning på Strøget (Frederiksberggade). Udvalget vedtog ikke at udvide projektområdet, hvorfor indretningen af indgangen til Strøget afventer en endelig løsning for den permanente lukning af Vester Voldgade.

### Indhold

Budgetnotatet består af to scenarier. I begge scenarier etableres en permanent lukning af Vester Voldgade ved Rådhuspladsen mellem Vestergade og Strøget som erstatning for den midlertidige løsning med betonklodser, der er etableret i dag.

Scenarie 1 er en opgradering af minimumsløsningen fra "TM028 Bedre fremkommelighed på Vester Voldgade, Indre By" (scenarie 2. initiativ 2), hvor der kun udføres skiltning og eventuelle chikaner. I dette budgetnotats scenarie 1 tilføjes mindre tiltag for at skabe et mere attraktivt byrum. Scenarie 2 i dette budgetnotat er en udvidet løsning i forhold til scenarie 1. I scenarie 2 flyttes cykelstierne, og fortovsarealet udvides for bedst muligt at udnytte den "døde" asfalt, der opstår ved lukningen for gennemkørende biltrafik.



De to forslag til permanent lukning i scenarie 1 og 2 er gensidigt udelukkende. Permanent lukning beskrevet i scenarie 1 og 2 er desuden gensidigt udelukkende med scenarie 1 i TM028 "Foranalyse - Forbedret cykelfremkommelse og byrum på Vester Voldgade" og scenarie 2, initiativ 2 i TM028 "Minimumsløsning for lukning af Vester Voldgade for gennemkørende biltrafik. Scenarie 1 eller 2 kan vedtages som enkeltstående tiltag uafhængigt af scenarie 2, initiativ 1 i TM028 "Nedlæggelse af signalanlæg i krydset Vester Voldgade / Studiestræde".

### **Scenarie 1. Permanent lukning af Vester Voldgade (5,6 mio. kr. i anlæg)**

Med denne løsning gennemføres de ændringer, der er nødvendige for at etablere en permanent lukning af Vester Voldgade ved Rådhuspladsen mellem Vestergade og Strøget for motorkøretøjer.

Løsningen er en udvidet løsning i forhold til scenarie 2, initiativ 2 i TM028, der alene indeholder skiltning og eventuelle chikaner. Løsningen bidrager til et mere attraktivt byrum med flere træer og bedre mulighed for ophold. Beplantningen anlægges som en forlængelse af eksisterende beplantning i området.

Den permanente lukning af Vester Voldgade er en skiltet løsning, som medfører, at motorkøretøjer omdirigeres ad Farvergade, men stadig muliggør ærindekørsel som fx varelevering, taxaer og eventtrafik i forbindelse med events på Rådhuspladsen. Ærindekørslen dirigeres ned ad Lavendelstræde og ind på brostensvejen foran blandt andet Scandic Palace, og derefter tilbage til Vester Voldgade. For at undgå U-vendinger kan løsningen forbedre udkørslen fra brostensvejen ud til Vester Voldgade.

Fodgængerfeltet mellem Strøget og Rådhuspladsen og strækningen mellem Vestergade og fodgængerfeltet sikres ved fysisk afgrænsning, så tværgående kørsel fremadrettet hindres. Det kan ske med kantstensafgrænsning eller blomsterkummer, hvilket afklares i forbindelse med projekteringen. Derudover anlægges ny midterhelle, og der plantes op til ti træer i det tidligere asfalterede areal, der bliver til overs mellem cykelstierne på den for motorkøretøjer lukkede strækning. Cykelstiernes placering på strækningen fastholdes. Herudover giver løsningen mulighed for at etablere yderligere cykelparkering, jf. principperne for Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen. Den endelige udformning af arealet mellem cykelstierne afklares i forbindelse med projekteringen.

Teknik- og Miljøudvalget vil forventeligt i 2. kvartal 2025 blive forelagt indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### **Konsekvenser for træer**

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Forventet antal træer, der fældes	Forventet antal nye træer, der plantes	Forventet antal træer i projektområdet efter anlægsprojekt
90	0	Op til 10	Op til 100

### **Scenarie 2. Permanent lukning af Vester Voldgade ved at flytte cykelsti (10,0 mio. kr. i anlæg)**

Med denne løsning etableres en permanent lukning af Vester Voldgade ved at samle cykelstierne i en dobbeltrettet cykelsti. Derved udvides fortovsarealet, og gør det muligt at skabe et mere attraktivt byrum og sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Strøget.

Cykelstierne langs Vester Voldgade samles, så der etableres en dobbeltrettet cykelsti mellem fodgængerfeltet ved Vestergade og fodgængerfeltet ved Strøget. Efter fodgængerfelterne løber cykelstien tilbage til den eksisterende linjeføring. Cykelstiens granitfliser kan genbruges ved flytning af stien. Det vil i projekteringen blive undersøgt, om cykelstierne kan gøres bredere end i dag samtidig med, at belægningen genbruges.



Ved at samle cykelstierne kan byrum samt forholdene for fodgængere gøres mere attraktive. Løsningen vil primært skabe bedre forhold for fodgængere ved at udvide fortovsarealet. Herudover giver løsningen mulighed for at plante op til fem træer, placere to til tre københavnerbænke og etablere yderligere cykelparkering, jf. principperne for Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen. Den endelige udformning afklares i forbindelse med projekteringen.

Scenarie 2 vil indeholde samme type af skilte løsninger som i scenarie 1 for at omdirigere motorkøretøjer, som ikke er ærindekørsel. For at undgå U-vendinger kan løsningen forbedre udkørslen fra brostensvejen foran blandt andet Scandic Palace ud til Vester Voldgade. I den forbindelse kan der være behov for at flytte nogle cykelstativer, som genetableres inden for projektområdet.

Teknik- og Miljøudvalget vil forventeligt i 2. kvartal 2025 blive forelagt indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler.

#### Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Forventet antal træer, der fældes	Forventet antal nye træer, der plantes	Forventet antal træer i projektområdet efter anlægsprojekt
90	0	op til 5	Op til 95

#### Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,6 mio. kr. i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. i 2026 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2027 og frem til pleje af træer, renhold af øget fodgængerareal samt drift og vedligehold af skiltning mv.

Scenarie 1 forventes ibrugtaget i april 2026.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1. Permanent lukning af Vester Voldgade</i>						
- Anlæg	Anlæg	770	830	3.950		5.550
- Afledt drift og vedligehold	Service			57	86	143
<b>Udgifter i alt, scenarie 1</b>		<b>770</b>	<b>830</b>	<b>4.007</b>	<b>86</b>	<b>5.693</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2026 og 0,09 mio. kr. årligt i 2027 og frem til pleje af træer, renhold af øget fodgængerareal samt drift og vedligehold af skiltning mv.

Scenarie 2 forventes ibrugtaget i oktober 2026.



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2. Lukning af Vester Voldgade ved flytning af cykelsti</i>						
- Anlæg	Anlæg	840	1.310	7.810		9.960
- Afledt drift og vedligehold	Service			14	86	100
<b>Udgifter i alt, scenarie 2</b>		<b>840</b>	<b>1.310</b>	<b>7.824</b>	<b>86</b>	<b>10.060</b>

Scenarie 1 og 2 kan anlægges på henholdsvis to år og fire måneder og to år og ti måneder. Begge scenarier skal i rådgiverudbud, politisk behandling, entreprenørudbud, og så er der forventeligt en længere dialog med Københavns Politi.

## Klima

**Tabel 3 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Scenarie 1	-	-	4
Scenarie 2	-	-	14

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

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 20 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Scenarierne er vurderet meget kompliceret, da der skal anlægges omkring Rådhuspladsen og Strøget, hvor der er mange interessenter. Herudover er der risici forbundet med at skulle genbruge eksisterende granitfliser.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1**

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	280	280	140		700	560*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg			3.540		3.540	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	490	550	270		1.310	1.040*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>770</b>	<b>830</b>	<b>3.950</b>	<b>0</b>	<b>5.550</b>	<b>1.600*</b>



Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			57	86	143	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>86</b>	<b>143</b>	

**Table 5. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilgning	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	290	560	210		1.060	850*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg			7.100		7.100	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	550	750	500		1.800	1.300*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>840</b>	<b>1.310</b>	<b>7.810</b>	<b>0</b>	<b>9.960</b>	<b>2.150*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			14	86	100	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>86</b>	<b>100</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: Vester Voldgade ved Rådhuspladsen								

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM091 Mulighed for at cykle mod ensretningen, bydækkende



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en pulje til modstrømscykling i ensrettede gader til Budget 2024.

### Indhold

Flere lokalgader er i dag ensrettede, hvor det ikke er lovligt at cykle imod ensretningen. Det betyder, at cyklister skal cykle omveje. Dette forringer fremkommeligheden for cyklister og medførere, at cyklister ofte cykler ulovligt imod ensretningen.

### **Initiativ 1. Foranalyse af gader, hvor det er muligt at etablere modstrømscykling (1,0 mio. kr. i anlæg)**

Foranalysen tager udgangspunkt i ønsker fra lokaludvalg samt strækninger udpeget i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, herunder;

- Oehlenschlägersgade fra Istedgade til Vesterbrogade,
- Krystalgade mellem Peter Hvidtfeldts Stræde og Købmagergade,
- Peter Fabers Gade fra Nørrebrogade til Guldbergsgade,
- Thorsgade fra Dagmarsgade til Nørrebrogade,
- Liflandsgade fra Røsågade til Amagerbrogade,
- Borgergade og
- Rosenvængets Allé.

Strækningerne screenes i dialog med Københavns Politi for at vurdere, hvilken løsning der vil være nødvendig at implementere, for at cykler kan køre mod ensretningen. Udgangspunktet er at sikre så simpel og billig en løsning på de forskellige lokaliteter som muligt.

Foranalysen vil som minimum opdele strækningerne i to kategorier:

- 1) Strækninger, hvor der kan etableres en billig løsning i form af slipseløsning (en stribe på kørebanen på begge sider af et kryds, der markerer, hvor cyklisterne må cykle mod ensretningen) eller skiltning. Politiet er generelt ikke positive overfor den type løsning, så det er usikkert, hvor mange strækninger der falder i den kategori.
- 2) Strækninger, hvor parkering skal nedlægges for at etablere en modstrømscykelbane.





Foranalysen har ikke betydning for træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Resultatet af foranalysen vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2024.

Initiativet har overlap med "TM113 En sikker cykelvej fra Dybbølsbro til Vesterbrogade og foranalyse af trafik-ø på Vesterbro", hvor ensretningen ophæves, og der etableres en cykelgade på Oehlenschlägersgade. Hvis begge tiltag vedtages, udgår Oehlenschlägersgade fra screeningen.

**Initiativ 2. Pulje til etablering af kategori 1-løsninger for modstrømscykling (3,0 mio. kr. i anlæg)**

Initiativet indeholder en fuldt skalerbar pulje til etablering af modstrømscykling i de gader, som falder ind under kategori 1 beskrevet ovenfor, og hvor der ikke skal nedlægges parkeringspladser. Disse gader vil blive implementeret med det samme.

Antallet af gader, hvor modstrømscykling kan etableres, afhænger af størrelsen på puljen samt længden og placeringen af gaden og derudover dialog med politiet. For 3,0 mio. kr. forventes det, at der kan etableres 10-20 gader med slipseløsning eller skiltning.

Løsningerne vil løbende blive etableret fra foråret 2025.

Initiativ 2 er afhængig af, at initiativ 1 bliver vedtaget. Initiativ 2 har ikke betydning for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 2 indeholder ikke strækninger i kategori 2, da de kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser. Strækningerne vil fremgå af foranalysens resultater, og anlæg af kategori 2-strækninger vil kræve, at der afsættes midler til disse i fremtidige budgetforhandlinger.

**Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2024-2025. Der skal som en konsekvens af projektet i initiativ 2 tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2025 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. Driftsudgifterne går til løbende vedligeholdelse af skilte og afmærkning.

Initiativ 1 forventes afsluttet i december 2024. Initiativ 2 forventes ibrugtaget løbende frem til december 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Screening af gader</i>						
- Foranalyse	Anlæg	1.000				1.000
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>
<i>Initiativ 2. Pulje til etablering af løsninger</i>						
- Pulje	Anlæg		3.000			3.000
- Afledt drift og vedligehold	Service		25	50	50	125
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>0</b>	<b>3.025</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>3.125</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>3.025</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>4.125</b>



## Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO<sub>2</sub> kan, isoleret set, ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO<sub>2</sub>-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel, m.m.

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udvikling pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 2	-	-	0,2

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

## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3 - Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	650				650	650*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	350				350	350*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg		600			600	600*
- Udførelse, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg		2.000			2.000	2.000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg		400			400	400*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.000</b>	<b>3.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift		25	50	50	125	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>50</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	
Adresse/lokalitet:					

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM119 Randersgade som sikker skolevej, Østerbro - foranalyse



Foto: Københavns Kommune



### Baggrund

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

### Indhold

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

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

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

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

### Økonomi

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

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

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

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



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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

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

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM035 Skoleveje - Rødkilde Skole - Bellahøjvej, Brønshøj/Husum



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminaret den 27.-28. februar 2023 et budgetnotat vedr. skoleveje ved Rødkilde Skole til forhandlinger om Budget 2024 som del af budgetpakken "Cykelby og sikre skoleveje".

### Indhold

Bellahøjvej mellem Slotsherrensvej og Godthåbsvej fremstår i dag bred og lægger op til høj hastighed. Krydsning af vejen kan være utryk, og særligt ved Brønshøjvej er der et stort krydsningsbehov.

#### **Initiativ 1: Bedre krydsningsmulighed ved Brønshøjvej (3,8 mio. kr. i anlæg)**

Initiativet indeholder forbedring af krydsningsmulighederne for bløde trafikanter ved Bellahøjvej, hvor der er et stort krydsningsbehov, og hvor vejens udformning og kraftige hældning skaber dårlig oversigt og høje hastigheder særligt for cyklister. Krydset indsnævres, og oversigtsforholdene forbedres ved etablering af midterheller, indsnævring af krydset og etablering af overkørsler ved Brønshøjvej og Dybendalsvej.

Initiativet vil betyde, at et stoppested i hver retning skal flyttes væk fra krydset. Dette er indeholdt i økonomien. Økonomiforvaltningen og Movia er orienteret om projektet og vil blive inddraget i den endelige løsning.

På baggrund af flytning af busstoppested samt forbedring af oversigtsforhold er det nødvendigt at nedlægge op til otte parkeringspladser.

Borgerrepræsentationen skal ultimo 2023 tage stilling til et kommende klimaprojekt på Bellahøjvej. Hvis klimaprojektet igangsættes, vil bedre krydsningsmuligheder ved Brønshøjvej skulle koordineres med klimaprojektet.

Initiativet har ikke betydning for træer og cykelparkering.





### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden -for zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges i hver zone	Forventet antal erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet
12	Udenfor	Ikke optalt	8	0

Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

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

### **Initiativ 2: Hastighedssænkning og bedre krydsningsmuligheder (8,1 mio. kr. i anlæg)**

Hele strækningen fremstår bred og med meget bebyggelse, forretninger og sideveje. Der er således langs hele strækningen et stort krydsningsbehov for såvel fodgængere som cyklister.

Initiativ 2 indeholder på hele strækningen fra Slotsherrensvej til Godthåbsvej etablering af bedre krydsningsmuligheder og samtidig hastighedsdæmpning. Dette gøres ved en kombination af et rødt midterareal, spærreflader, justering af P-pladser samt etablering af fodgængerkrydsningspunkter bestående af midter- og sideheller på steder, som vurderes mest relevante. Disse krydsningspunkter vil ligeledes betyde, at det ikke vil være muligt at lave hasarderede overhalinger på strækningen.

Initiativet vil understøtte den generelle hastighedssænkning og indrette vejen, så den i højere grad end i dag lægger op til en hastighedsgrænse på 40 km/t.

For at forbedre oversigtsforhold og etablere støttepunkter er det nødvendigt at nedlægge op til 20 parkeringspladser.

Initiativet har ikke konsekvenser for træer eller cykelparkering.

### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden -for zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges i hver zone	Forventet antal erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet
134	Udenfor	Ikke optalt	20	0

Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

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

Initiativ 2 skal koordineres med initiativ 1, og de to projektbevillinger skal sammenlægges og styres som én samlet bevilling, såfremt begge finansieres.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,9 mio. kr. i perioden 2024-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,004 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Den afledte drift går til vedligehold af heller. Initiativerne forventes ibrugtaget i marts 2027.





Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Bedre krydsningsmulighed ved Brønshøjvej</i>						
- Anlæg	Anlæg	440	710	2.540	100	3.790
- Drift og vedligehold	Service				4	4
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>440</b>	<b>710</b>	<b>2.540</b>	<b>104</b>	<b>3.794</b>
<i>Initiativ 2: Hastighedssænkning og bedre krydsningsmuligheder</i>						
- Anlæg, tilvalg	Anlæg	350	760	6.780	200	8.090
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>350</b>	<b>760</b>	<b>6.780</b>	<b>200</b>	<b>8.090</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>790</b>	<b>1.470</b>	<b>9.320</b>	<b>304</b>	<b>11.884</b>

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1 - Bedre krydsningsmulighed ved Brønshøjvej	-	-	8,1
Initiativ 2 - Hastighedssænkning og bedre krydsningsmuligheder	-	-	25,9

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

### Risikovurdering

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



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. – 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 – Ordinær anlæg	130	380	230		740	510*
- Udførelse, initiativ 1	TMU	2000 – Ordinær anlæg			1.860	50	1.910	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 – Ordinær anlæg	310	330	450	50	1.140	760*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 – Ordinær anlæg	190	570	110		870	760*
- Udførelse, initiativ 2	TMU	2000 – Ordinær anlæg			6.530	150	6.680	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 – Ordinær anlæg	160	190	140	50	540	350*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>790</b>	<b>1.470</b>	<b>9.320</b>	<b>300</b>	<b>11.880</b>	<b>2.380*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	TMU	1000 – Ordinær drift					4	4
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM198 Hensigtserklæring om tryk krydsning af Hulgårdsvej og Hvidkildevej (fortrolig)

### Fortrolighed

Børne- og Ungdomsudvalget har den 26. april besluttet at sætte skoledistriktsændringerne i høring. Forventningen er, at de vil blive besluttet, men det ligger endnu ikke fast. Børne- og Ungdomsforvaltningen forventer, at Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen behandler sagen i september 2023, hvorefter sagen ikke længere betragtes som fortrolig. Det bør ikke fremkomme, at der arbejdes for at afsætte penge til en skoledistriktsændring, da skolebestyrelser og forældre skal høres inden den endelige vedtagelse af skoledistriktsændringen. Hvis skoledistriktsændringen ikke vedtages, vil tiltaget fortsat være til gavn for fodgængere og cyklister til Grøndalscentret.

### Baggrund

Børne- og Ungdomsudvalget har foreslået en skoledistriktsændring, som flytter børn i området afgrænset af Mågevej, Rødsangervej, Stærevej, Hulgårdsvej og Hvidkildevej fra Grøndalsvængets skole til Rødkilde Skole.

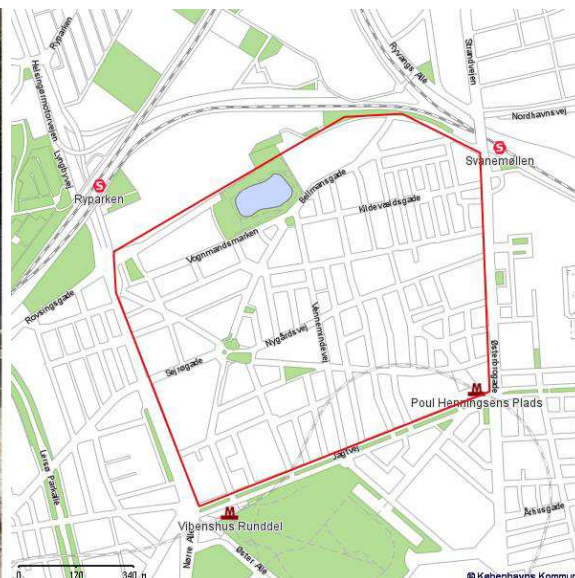
Der er bestilt en hensigtserklæring vedr. mindre tilpasninger og overfladeløsninger på Hvidkildevej for at sikre en tryk krydsning af Hulgårdsvej og Hvidkildevej for områdets skolebørn.

### Indhold

Forslag til aftaletekst:

*"Parterne er enige om, at der skal sikres en mere tryk krydsning af Hulgårdsvej og Hvidkildevej ved at etablere mindre tilpasninger og fysiske foranstaltninger på Hvidkildevej. Finansiering heraf henvises til forhandlingerne om Overførselssagen 2023/2024.*

## TM180 Trafikø i klimakvarteret, Østerbro



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2024 om etablering af en trafikø i klimakvarteret, Østerbro.

### Indhold

En trafikø er et afgrænset område fx en bydel eller et brokvarter, der inddeles i zoner, hvor det er muligt at komme på tværs til fods, på cykel eller med kollektiv transport, men hvor det ikke er muligt at køre på tværs i bil. Dog er det muligt at køre til enhver adresse i bil. Trafikøer er et centralt redskab til at fredeliggøre bydele/brokvarterer, da det vil mindske støj- og luftforurening samt skabe bedre trafiksikkerhed og fremkommelighed for øvrige trafikanter indenfor området.

Trafikøen i klimakvarteret på Østerbro også kaldet Skt. Kjelds Kvarter vil tage udgangspunkt i de cirkulationsplaner for trafikøer, der blev udarbejdet i forbindelse med Mobilitetsanalyserne (Borgerrepræsentationen d. 3. juni 2021) og forhandlingerne om Budget 2022. Dog med den undtagelse, at der etableres en nordlig passage igennem kvarteret, som muliggør gennemkørende trafik mellem Svanemøllen Station og Lyngbyvej ved Hans Knudsens Plads. Cirkulationsplanen for trafikøen, som blev udarbejdet i forbindelse med Mobilitetsanalyserne, opdateres blandt andet baseret på relevante lokale indsigter fra forskning, og der gennemføres en inddragelsesproces, hvor lokaludvalg og borgergrupper kan kommentere på den konkrete plan.

Trafikøen inddeles i zoner, hvor det ikke er muligt at køre på tværs af området i bil. Dette gøres ved at etablere ensretninger, vejlukninger og svingforbud. Hastighedsgrænsen i trafikøen reduceres til 30 km/t. Den nordlige passage gennem trafikøen passerer forbi Kildevældsskolen og Kildevældsparken med mange krydsende børn og voksne på cykel og til fods. Strækningen indrettes derfor med en række simple hastighedsdæmpende foranstaltninger, der sikrer, at de cyklende og gående børn og voksnes sikkerhed og tryghed opretholdes. Trafikøen vil, med undtagelse af den nordlige passage, hindre gennemkørende biltrafik og tung trafik og understøtte cykling, gang og kollektiv trafik.

På baggrund af den opdaterede cirkulationsplan for trafikøen udarbejder forvaltningen en plan for de konkrete ombygninger af veje, kryds og skilte mv. Når planen er godkendt



af Teknik- og Miljøudvalget, igangsættes etablering af en trafikø i klimakvarteret/Skt. Kjelds Kvarter. Trafikøen etableres med kryds-/vejombbygninger, vendepladser, signaljusteringer, skilte og afmærkninger.

Trafikøen anlægges med permanente foranstaltninger. I udviklingen af den konkrete plan for ombygning af veje, kryds og skilte mv. vil det blive vurderet, om dele af foranstaltningerne skal gøres midlertidige med henblik på nemt at kunne justere og forbedre. Teknik- og Miljøudvalget vil skulle tage stilling hertil, når projektforslaget forelægges. Trafikøen kan etableres med TM031 Forbedrede cykelforhold på Nygårdsvej, Østerbro, som vil sikre en bedre cykelforbindelse gennem trafikøen, hvis dette ønskes.

Det indgik i Mobilitetsanalysernes trafikøer, at der etableres grønne trafikveje, hvor det er muligt at køre på tværs af en trafikø i elbil. Det vil blive afdækket ifm. opdateringen af cirkulationsplanerne i dialog med borgere og lokaludvalg, hvorvidt der er ønske, behov og muligheder for fortsat at indtænke grønne trafikveje i trafikøer. På dette tidspunkt vil der også foreligge en evaluering af grøn trafikvej på Stefansgade, som forventeligt forelægges Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2024.

Efter trafikøen er færdigetableret, forventeligt i 2029, evalueres trafikøen med fokus på, hvilke effekter trafikøen har haft for forskellige transportmidler, tryghed, trafikikkerhed, luft, støj, og tilfredsheden blandt trafikøens beboere.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt ultimo 2025 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler til etablering af trafikøen, og herefter orienteres Teknik- og Miljøudvalget om evalueringens resultater ultimo 2029.

Trafikøen i klimakvarteret, Østerbro vil blive koordineret med de 5 godkendte skybruds- og klimatilpasningsprojekter samt genopretning i området, og såfremt der afsættes midler dertil med TM166 Byrumstiltag til 5 skybrudsprojekter på 24 gader i klimakvarteret, Østerbro og TM031 Forbedrede cykelforhold på Nygårdsvej, Østerbro. Projekterne understøtter hinanden, da trafikøens udformning kan indtænkes i udformningen af skybrudsprojekterne, fx ved at placeringen af grønne vejbede kan anvendes som vejlukning fremfor en asfalts-/kantstensløsning.

Projektet vil medføre nedlæggelse af ca. 20 bilparkeringspladser.

#### **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)
2.839	Gul zone	102% kl. 22	20	0

Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

Trafikøen har ikke konsekvenser for antallet af træer. Der forventes at kunne etableres flere cykelparkeringspladser, hvilket afklares i projekteringen.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt foråret 2025 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler.



## Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2024-2029 til etablering af trafikøen i 2024-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2027 og 0,2 mio. kr. i 2028 og frem til vedligeholdelse af bl.a. afspærring, skiltning og afstribning til etablering af trafikøen.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2027.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2029 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings-område	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
- Dialogproces, opdatering af cirkulationsplan, evaluering	Anlæg	1.300					500	1.800
- intern projektledelse ifm. dialogproces, opdatering af cirkulationsplan og evaluering	Anlæg	863	173	173	173	173	345	1.900
- Etablering af trafikø	Anlæg	150	1.350	3.210	1.550			6.260
- Afledt drift og vedligehold	Service				37	219	219	475
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			37	74	74	74	259
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter			-37	-74	-74	-74	-259
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.313</b>	<b>1.523</b>	<b>3.383</b>	<b>1.760</b>	<b>392</b>	<b>1.064</b>	<b>10.435</b>

## Klima

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Anlæg af trafikø klimakvarteret	-	-	24,1

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

## Risikovurdering

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

Københavns Politi har godkendt initiativerne i mobilitetsanalyserne herunder trafikøer og grønne trafikveje på et principielt niveau, mens detaljer i udformningen skal godkendes



endeligt i politiets konkrete sagsbehandling. Tiltagene har ikke været drøftet lokalt med borgere og lokaludvalg. Lokal inddragelse i projektet kan medføre justeringer i forhold til de konkrete løsninger.

### Bevillingstekniske oplysninger

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

**Table 3. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2024 p/l)	Bevil- ling	Udvalg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Rådgiverbistand til kvalificering af cirkulationsplan, evaluering og dialog	2000	TMU	1.300					500	1.800	1.300*
- Projektering	2000	TMU		700	150				850	700*
- Udførsel	2000	TMU			2.610	1.550			4.160	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	TMU	1.013	823	623	173	173	345	3.150	1.836*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>2.313</b>	<b>1.523</b>	<b>3.383</b>	<b>1.723</b>	<b>173</b>	<b>845</b>	<b>9.960</b>	<b>3.836*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift	1000	TMU				37	219	219	475	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>219</b>	<b>219</b>	<b>475</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>										
Reduktion af parkerings-indtægter	1010	TMU			37	74	74	74	259	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>259</b>	
<i>Finansposter</i>										
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	2500	ØU			-37	-74	-74	-74	-259	
<b>Finansposter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-37</b>	<b>-74</b>	<b>-74</b>	<b>-74</b>	<b>-259</b>	





## Bydel

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

## Høring

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

## Tidligere afsatte midler

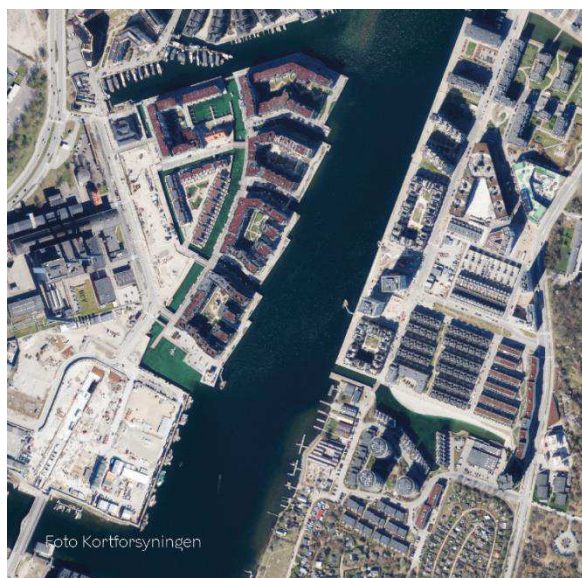
Der blev i Budget 2022 afsat 4,5 mio. kr. til "Trafikø ved Indre Nørrebro med grøn trafikkorridor". Trafikøen etableres ved hjælp af foreløbige foranstaltninger på en del af Nørrebro, som er afgrænset af Kapelvej/Åboulevard/Nørrebrogade/Sørerne. Tiltaget bygger videre på den nuværende trafikplan for området. Stengade vil være en grøn trafikvej.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023	2024	2025	2026
Budget 2022	430	3.310	450		300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>430</b>	<b>3.310</b>	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>300</b>

## Henvisninger

[Præsentation af Mobilitetsanalyserne 2021 fra Borgerrepræsentationen den 3. juni 2021.](#)

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



### Baggrund

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

### Indhold

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

### Økonomi

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

**Tabel 21 Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

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

### Risikovurdering

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

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

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

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

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

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



**Bilag**

- Bilag 1. Foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge
- Bilag 2. Kort over cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

# Resumé rapport

Foranalyse for ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Maj 2023

Udarbejdet af: EPR, LATE, SMDE, JBHO og COBE  
Kontrolleret af: LAU  
Godkendt af: EPR  
Dato: 17.05.2023  
Version: 02  
Projekt nr.: 1019851

**Artelia A/S**  
Buddingevej 272  
DK-2860 Søborg  
+45 4457 6000  
CVR: 64 04 56 28  
[www.arteliagroup.dk](http://www.arteliagroup.dk)



## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Baggrund .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Forudsætninger.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Kortlægning og screening af potentiale landingspunkter .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Linjeføringsforslag.....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Opsamlingskema .....</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Anlægsoverslag.....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Konklusion.....</b>	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>Tidsplan.....</b>	<b>21</b>
<b>9</b>	<b>Specifikke beskrivelse for de to anbefalede løsninger G5 og J10 .....</b>	<b>22</b>

## 1 Baggrund

Sydhavnsmetroen og den kommende Metrostation Enghave Brygge forventes at åbne i 2024. På Islands Brygge - nærmere bestemt Artillerivej Syd-området - ligger et stort boligområde, der med en bro over havnen vil kunne gøres betydeligt mere stationsnært, end det i dag er tilfældet med Metrostationen DR Byen som nærmeste station.

En cykel- og gangbro over havnen mellem Enghave Brygge og Islands Brygge vil derfor skabe et større opland til Metrostation Enghave Brygge, og medføre en markant forbedring af metrobetjeningen af den sydlige del af Islands Brygge til gavn for de mange beboere i området samt for Metroselskabets passagergrundlag.

I Københavns Kommunes budget for 2022 blev der afsat midler til udarbejdelse af en foranalyse for at vurdere, hvor en stibro kan og bør placeres ud fra trafikale, byrumsmæssige og brotekniske hensyn. Nærværende resumé omfatter de vigtigste informationer, konklusioner og anbefalinger af foranalysen. Foranalysen omfatter etablering af stibroen og landingerne på Enghave Brygge og Islands Brygge til og med opkoblingen til de overordnede veje (Islands Brygge og Nelson Mandelas Allé).

De primære formål med en ny stiforbindelse er:

- Forbinde Islands Brygge med Enghave Brygge og dermed øge sammenhæng mellem bydelene
- Gøre Islands Brygge stationsnær
- Aflaste Bryggebroen og øge tilgængelighed for cyklister og fodgængere

En stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge er angivet som en mulighed i lokalplanerne for disse to byområder, hvor broens omtrentlige placering også er vist. For at kvalificere grundlaget for det videre planlægningsarbejde for en stibro, er det nærmere vurderet om den anslåede placering er den rette i forhold til broens formål og de omkringliggende byområder.

Undersøgelsen af mulige placeringer af en ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge er gennemført i to faser. En kortlægningsfase, hvor mulige eksisterende forhold er kortlagt og mulige tilslutningspunkter i begge sider af havneløbet er blevet vurderet, og en analysefase, hvor de udvalgte linjeføringer er analyseret nærmere.

Foranalysens projektområdet vises på nedenstående figur.



Figur 1. Projektområde

### Lokalplanforhold

Projektområdet er reguleret af eksisterende lokalplaner for Enghave Brygge (Lokalplan nr. 494 Enghave Brygge med senere tillæg 1, 2 og 3) og Islands Brygge (Lokalplan 410 Artillerivej Syd med senere tillæg 1 og 2).

I lokalplan nr. 494 for Enghave Brygge er stibroen vist som en mulig forbindelse med tilslutning til det nordligste hjørne på den sydligste af de fire etablerede holme.

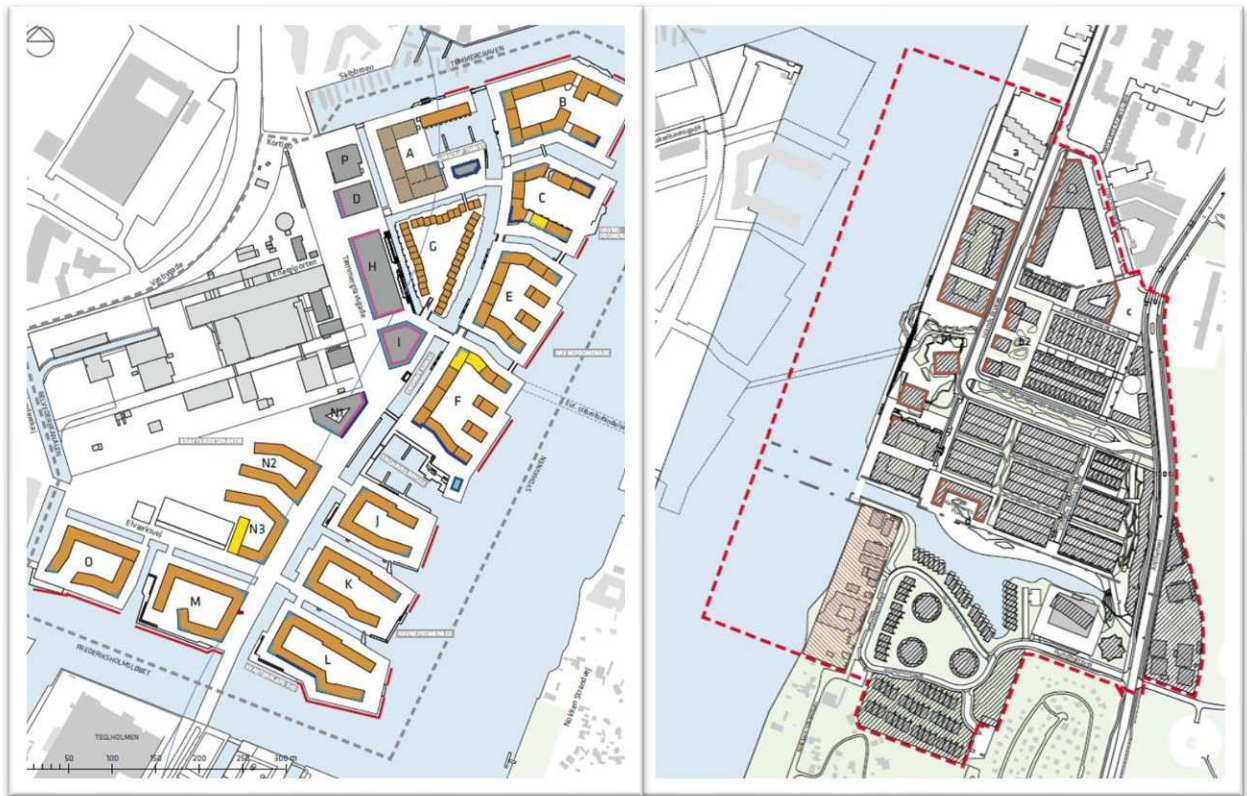
På Islands Brygge er stibroen ikke beskrevet i den oprindelige lokalplan nr. 410, men i den seneste udgave (Tillæg 2) er muligheden og tilslutningspunktet detaljeret vist og beskrevet.

Nyopførte større bygninger respekteres i forbindelse med de gennemførte vurderinger. Derimod forventes det, at et projekt af den størrelse, som en stibro vil være, kan indeholde ændringer af vejforhold, stibroer mv., hvor det er fysisk muligt. Ligeledes vil der skulle ske ekspropriation af private arealer og mindre bygninger, hvis det er nødvendigt for at gennemføre projektet.

Det må i alle tilfælde forventes, at projektet kræver udarbejdelse af lokalplantillæg på Enghave Brygge, og et lokalplantillæg på Islands Brygge, hvis broen ikke etableres i det allerede udpegede tilslutningspunkt. Det kan ikke udelukkes, at der også skal udarbejdes lokalplantillæg, selvom dette



punkt benyttes, idet den fysiske indretning formentlig må tilpasses.



Figur 2 Til venstre, udsnit af lokalplan nr. 494 Enghave Brygge med anvisning af evt. stiforbindelse. Til højre, udsnit af lokalplan nr. 410 med anvisning af stibro placering.

## 2 Forudsætninger

### Trafikale forudsætninger

Stibroen og stiforbindelsen skal kunne indpasses som en logisk og direkte forbindelse i det overordnede trafiknet, ligesom den også skal kunne indpasses i de lokale byområder, omkring den. Gader og byrum omfattet af broens landinger og stiforbindelsen tilpasses stibroens trafikale behov, så den forventede fremtidige cykel- og gangtrafik kan afvikles på en effektiv og sikker måde under hensyn til byens øvrige funktioner.

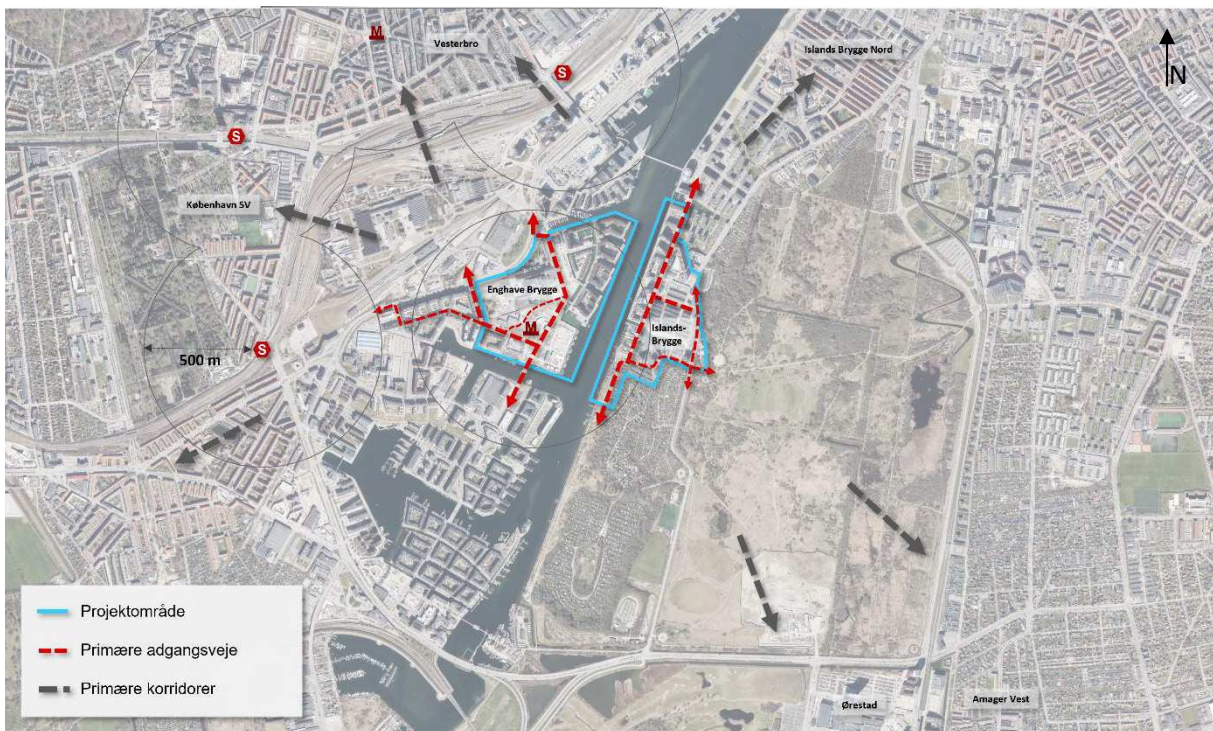
Der er ikke gennemført trafikale beregninger af den forventede trafik ved etablering af en ny stibro. Ud fra erfaringer for andre broer over havnen, tages der udgangspunkt i, at stibroen og dens tilslutninger skal kunne afvikle ca. 15-20.000 cyklister i døgnet. Dette hænger også sammen med, at broen skal eksistere i mange år, og ikke vil kunne udvides, når den først er etableret.

På Enghave Brygge-siden er det et ønske at en ny broforbindelse vil skabe forbindelse til især Jernbanebyen og Vesterbro mod vest og Dybbølsbroområdet mod nord, så den kan medvirke til at aflaste Bryggebroen. Derudover er det også ønskeligt, at den kan betjene trafik til og fra Teglsøen mod syd.

På Islands Brygge-siden er det vigtigt at stibroen primært sikrer gode forbindelser til Ørestad og den nordlige del af Islands Brygge, og også giver mulighed for forbindelse til den sydlige del af Islands Brygge og Nokken.

Det forventes at cykel- og gangtrafikken fra den nye bro vil fordele sig i de overordnede retninger. På Enghave Brygge forventes de største trafikmængder at være hhv. i forbindelse med aflastning af Bryggebroen og i forbindelse med den forventede udbygning af Jernbanebyen. Dvs. at de primære korridorer på Enghave Brygge forventes at være mod nord via Dybbølsbro og mod vest via Jernbanebyen, via Nelsons Mandelas Allé og Elværksvej. På Islands Brygge forventes de største trafikmængder at være ifm. aflastning af Bryggebroen og forbindelserne mod hhv. Ørestad og Amager Vest. De primære korridorer på Islands Brygge forventes derfor at være mod nord via Islands Brygge Nord og mod sydøst via Artillerivej og Amager Fælled.

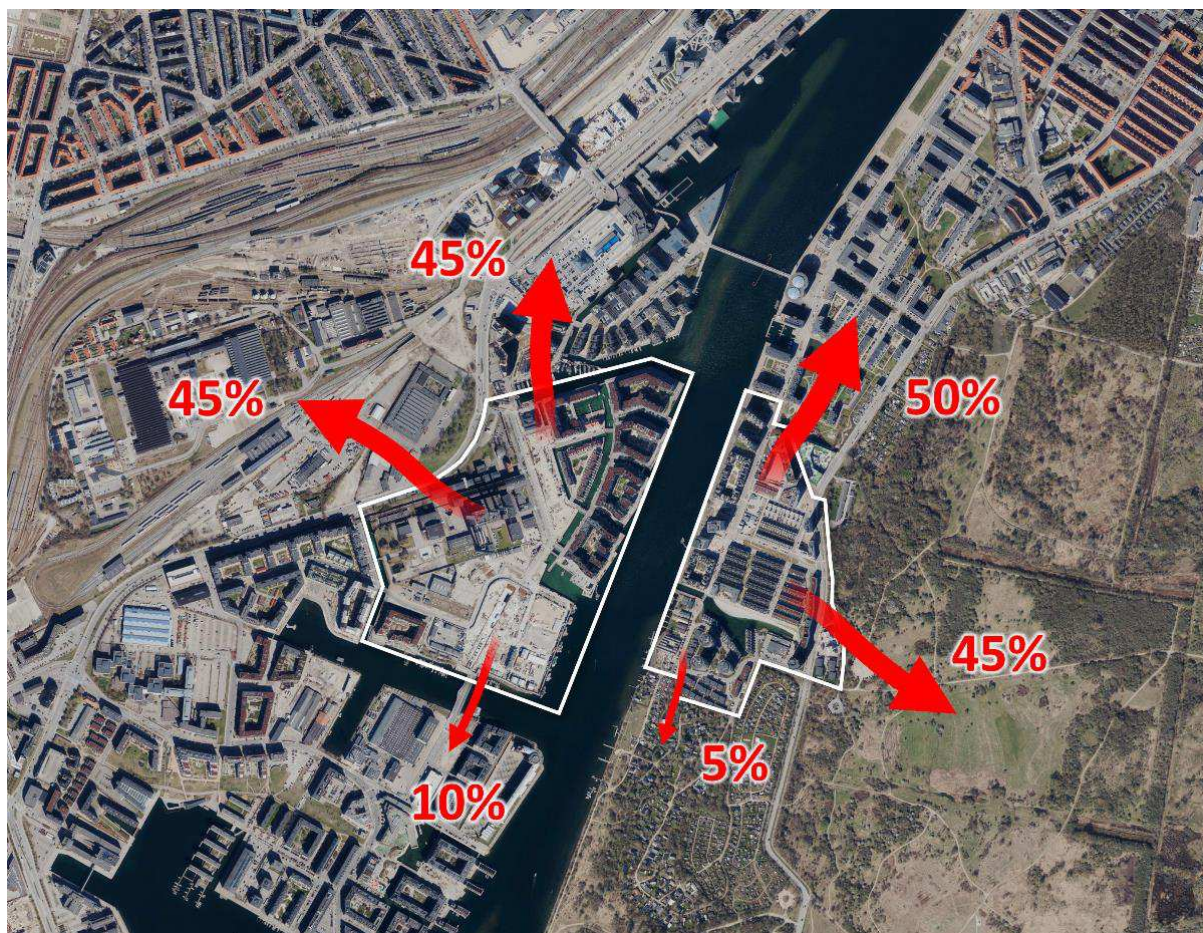
Nedenstående figur illustrerer de vigtigste udpegede korridorer på begge sider af havnen.



Figur 3. Primære og sekundære koblinger til det øvrige vej-og stinet.

På Enghave Brygge forventes størstedelen af trafikken at skulle til/fra Jernbanebyen/Vesterbro mod vest og Dybbølsbro/Bryggerbroen mod nord. På Islands Brygge forventes det tilsvarende, at de største trafikstrømme vil være til/fra Ørestad/Vestamager mod øst og Islands Brygge mod nord.





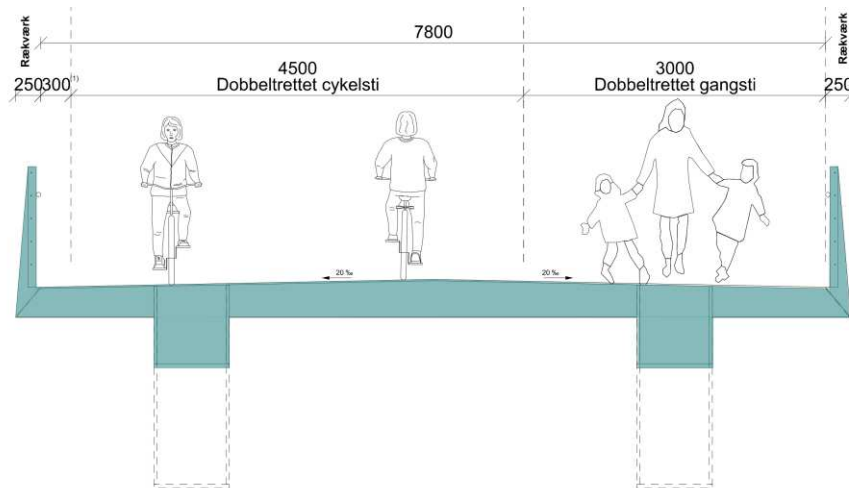
Figur 4. Forventet cykeltrafikfordeling fra Enghave Brygge og Islands Brygge.

For at imødekomme det trafikale behov ved stibroens tilslutning er der forudsat følgende:

- Gangareal på minimum 3 m i bredden
- Cykelareal på minimum 4,5 m i bredden, hvis der er tale om en dedikeret cykelsti.
- Cykelgader, hvor cyklister færdes sammen med biltrafik på en fælles kørebane, indrettes med en kørebanebredde på minimum 6 m.

#### *Brotekniske forudsætninger*

Den nye stibro skal være en kombineret cykel- og gangbro i begge retninger og skal udformes så det sikres at den kan imødekomme de fremtidige trafikmængder på en sikker og tilgængelig måde både over og under broen. Princip for tværsnit er vist i nedenstående Figur 5. Tværfaldet er dobbeltsidet og ikke over 25 %. Længdefaldet skal være maks. 40 ‰ for at sikre godt tilgængelighedsforhold.



Figur 5. Brotværsnit for dobbeltrettet cykel- og gangsti.

For at imødekomme trafikken under broen skal broen leve op til gældende fribredder og frihøjder så sejlads ikke begrænses i forhold til resten af havnen. Et gennemsejlingsfag skal derfor minimum have 35 m fribredde (oplukkeligt fag for at tillade gennemsejling af større skibe) og 5,4 m frihøjde. På baggrund af erfaringer med drift og vedligehold af broer er det vurderet mest velegnet at udforme det oplukkelige fag som enten en klapbro eller en svingbro.

### 3 Kortlægning og screening af potentielle landingspunkter

Der er udført en kortlægning af eksisterende forhold samt en screening af potentielle landingspunkter på hver side af havnen. Dette er beskrevet nærmere i kortlægningsrapport vedhæftet som bilag til foranalysens rapport. Alle tilslutningspunkter er vurderet i forhold til forbindelse til trafiknet, geometriske- og brotekniske forhold og sammenhængen i det omkringliggende byrum. Parametre pointgives i en skala fra 1 til 5. En god forbindelse, bør derfor forbinde to punkter, der hver især har fået en god vurdering, dvs. høj pointgivning.

**Trafiknet.** Trafiknettet er vurderet i forhold til i hvor høj grad tilslutningspunktet og den deraf tilhørende rute hænger sammen med bystrukturerne og det overordnede trafiknet, rutens forløb og sammenhæng med trafikale mål, herunder adgang til metrostation.

**Geometriske forhold.** De geometriske forhold er vurderet i forhold til i hvor høj grad tilslutningspunktet og ruten frem mod det overordnede vejnet understøtter en stiforbindelse og afvikling af en forholdsvis stor mængde cyklister og gående, og i hvilket omfang nødvendige tilpasninger af forholdene er lette eller svære at gennemføre rent fysisk og økonomisk.

**Byrum.** Byrummet vurderes efter i hvor høj grad funktionen af tilslutningspunktet er egnet til en landing af en ny stibro med det liv og bevægelse den tilfører, samt hvordan den vil kunne indfinde sig det pågældende byrum og sted.

**Brotekniske forhold.** Det er vurderet brotekniske forhold som må opfyldes for at der kan dannes en velegnet forbindelse mellem to punkter. Vigtigst bør de to punkter have en indbyrdes afstand på minimum 210 m og en vinkel der maksimum afviger 15° fra at være vinkelret med havneløbets sejlretning. Derfor forbindes kun punkter umiddelbart overfor hinanden og med en passende afstand.



### Udvalgte forbindelser

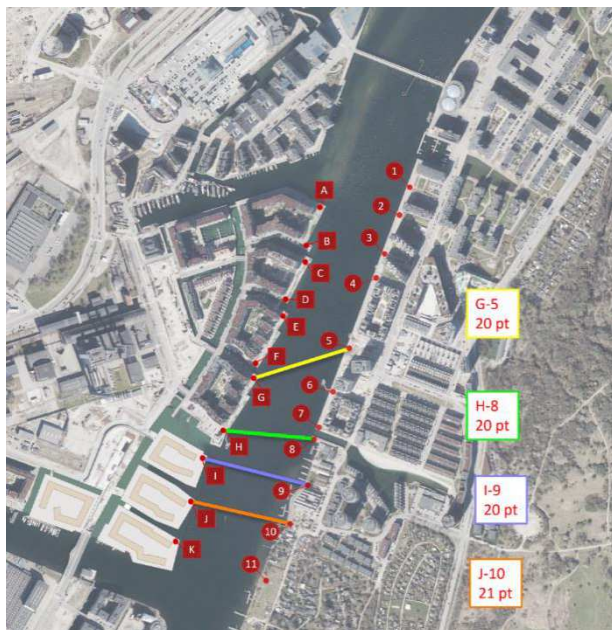
Ud fra ovenstående parametre har screeningsvurderingen konkluderet, at de sydlige tilslutningspunkter på Enghave Brygge tilbyder de bedste forhold for en stibro, mens det på Islands Brygge vil være det centrale punkt G og de sydlige tilslutningspunkter.

Den nye stibro skal forbinde Enghave Brygge og Islands Brygge, og sikre at Islands Brygge får nærhed til metrostationen på Enghave Brygge. Stibroen skal også sikre adgang på tværs af havnen for trafikanter udenfor lokalområderne umiddelbart omkring tilslutningspunkterne, ligesom det er ønskeligt at den i nogen grad kan aflaste Bryggebroen og opnå en større sammenhæng mellem kvartererne. For at undgå omveje for trafikanterne, bør broen placeres så direkte ud for metrostationen som muligt.

Dette medfører at landingen af stibroen på Islands Brygge skal helst være i den sydligste del af projektområdet. En sådan placering vil også på udmærket vis understøtte de længere ture, men vil måske ikke være en god aflastning for Bryggebroen helt lokalt. En del af trafikanterne på Bryggebroen vil dog alligevel kunne opleve denne placering som et godt alternativ.

Udover punkternes vurdering er det også vigtigt, at forbindelsen samlet set er fornuftig i forhold til trafiknet og bydelens sammenhæng, ligesom den broteknisk skal være realiserbar. Broteknisk er det vigtigt at forbindelsen kan have en passende længde, således at broen kan opnå den nødvendige frihøjde over gennemsejlingsfag uden at hældningen på broen bliver for stejl. Af samme årsag er det også vigtigt at skæringen med sejleretningen ikke bliver for skrå, da dette vil medføre en stor spændvidde og dermed større tværsnitshøjde.

På baggrund af vurderingen af de enkelte tilslutningspunkter samt de trafikale behov, byrumsvurderinger og brotekniske muligheder, er det valgt at undersøge nærmere fire forbindelser, som benævnes G-5, H-8, I-9 og J-10. Disse forbindelser vises på nedenstående figur.



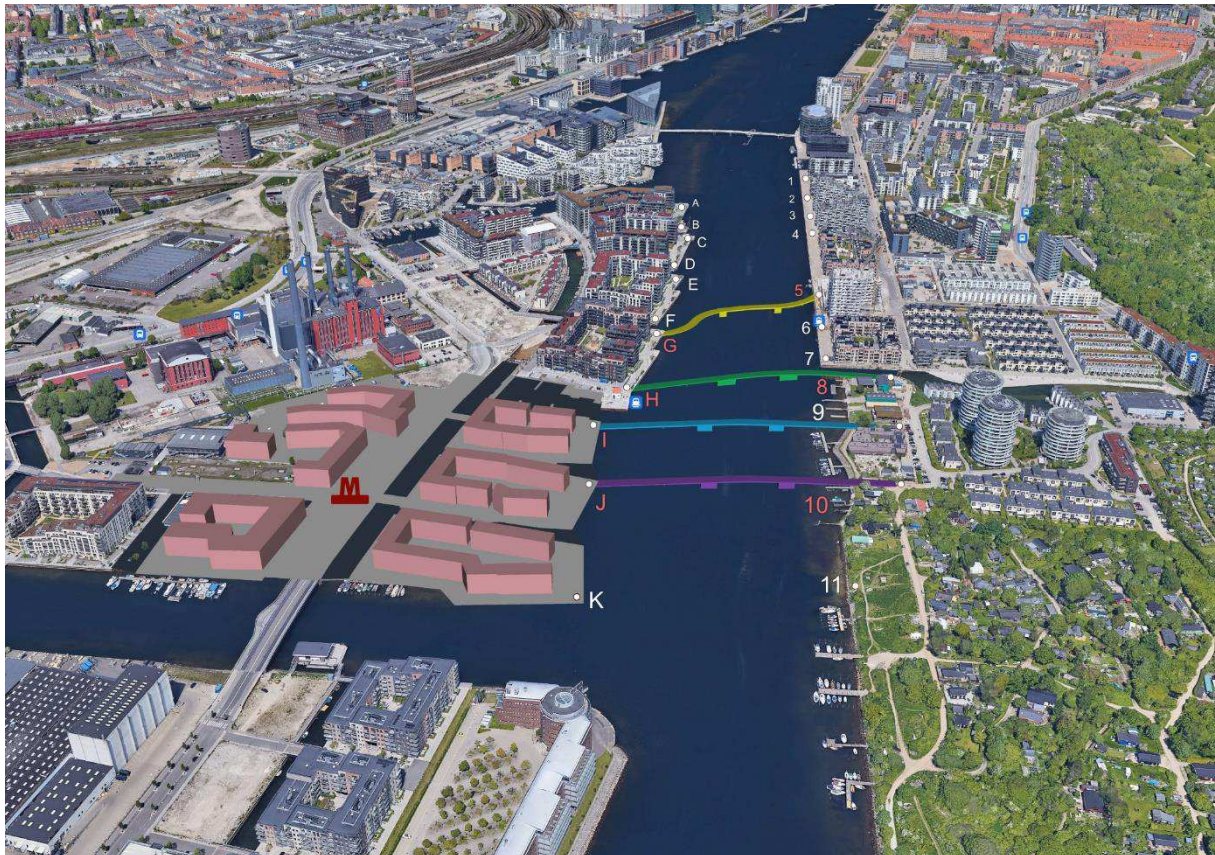
Tilslutningspunkt	Trafiknet	Geometriske forhold	Funktion af byrum	Resultat
<b>Enghave Brygge</b>				
A	3	4	2	9
B	2	3	2	7
C	3	2	2	7
D	2	2	1	5
E	2	2	2	6
F	3	2	2	7
G	3	3	2	8
H	4	3	2	9
I	3	3	4	10
J	2	4	5	11
K	2	3	3	8
<b>Islands Brygge</b>				
1	1	4	2	7
2	2	4	2	8
3	2	4	2	8
4	3	2	2	7
5	4	4	4	12
6	4	2	2	8
7	4	1	2	7
8	4	3	4	11
9	3	4	3	10
10	2	4	4	10
11	2	4	4	10

Figur 6 Oversigtskort over udvalgte forbindelser og tabel med pointgivning af tilslutningspunkter.

## 4 Linjeføringsforslag

Overordnede beskrivelse og vurdering for de fire udvalgte linjeføringer er vist i det følgende. Efter beskrivelse vises et opsamlingskema med styrker og svagheder for hver linjeføring. Dette forfølges af en konklusion og en anbefaling af de mest fordelagtige linjeføringer, hvor en nærmere beskrivelse er angivet til sidst.

Generelt kræver alle linjeføringer, en lokalplanændring og mere eller mindre tilpasninger lokalt mht. trafikale- og geometriske forhold, byrumsfunktioner samt visuel tilpasning.



Figur 7. Oversigtskort med forslag til mulige broforbindelser.

Linjeføringerne beskrives i det følgende.



## G-5 linjeføring



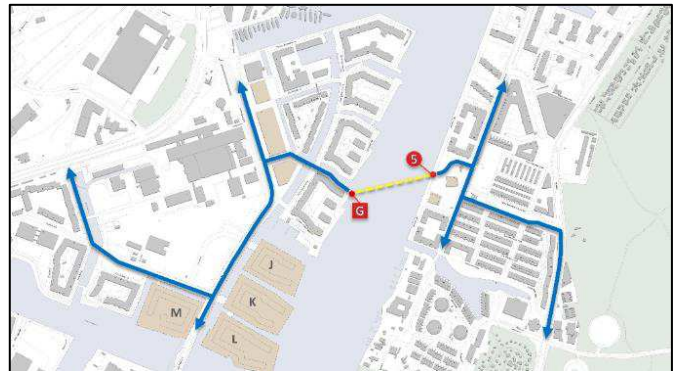
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt G)



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 5)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring G-5** er lokalplanlagt, hvilket er en fordel. Trafikalt tilbyder denne linjeføring den mest direkte forbindelse mellem vej- og stinettet på begge sider af havnen, og der vil generelt kunne sikres en velfungerende rute, der er logisk for trafikanterne. På Enghave Brygge vil ruten gå fra broen via Andrei Sakharovs Vej langs nordsiden af Lyngholmen frem til Nelson Mandelas Allé. På Islands Brygge følger ruten fra broen en sti i eget tracé frem til Islands Brygge på tværs af Sirius pladsen.

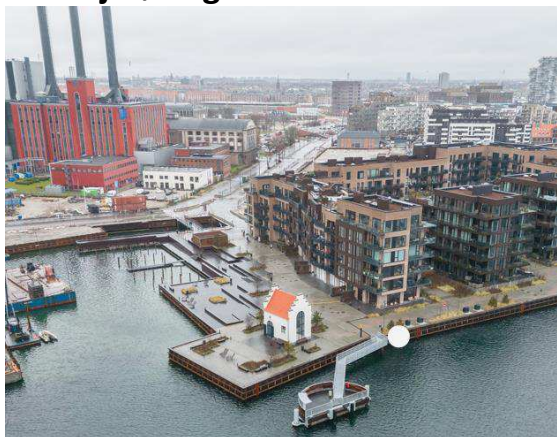
Broens centrale placering giver god betjening af lokalområderne på begge sider af havnen, hvilket betyder at der opnås en rimelig rejsetid på tværs for de fleste trafikanter i området. Broen placeres i passende afstand mellem Bryggebroen og en evt. kommende Teglholsbro, hvilket skaber mindst muligt overlap mht. det samlede opland langs havnen.

Ved Enghave Brygge vil der være behov for at udvide kajen på Lyngholm (opfyldning og ny spunsvæg) så der kan etableres en cykelgade med et køreareal på 6 m og et fortov på 3 m. Den nuværende kanal vil indsnævres med ca. 3,85 m og eksisterende promenade med træer og affaldsmolokker skal rykkes i den nye vejprofil. Funktioner på strækninger vil kunne opretholdes som nuværende forhold ved udvidelse af vejen, men kanallivet vil blive påvirket. Det vurderes at stueetagens udadvendte funktioner vil blive påvirket i mindre grad, idet der etableres et fortov på 3 m og der etableres en flexzone.

Ved Islands Brygge vil der være behov for ombygning af eksisterende plads- og opholdsareal ved Sirius plads for at etablere en asfalteret cykelsti på 4,5 m i bredden. Ombygningerne vurderes at være realiserbar. Derudover vil der være behov for krydsombygninger og vejtilpasninger på Lyngholm/Myrholm, Nelson Mandelas Allé og Islands Brygge. Eksisterende broer mellem Andrei Sakharovs Vej og Martin Luther Kings Vej vil blive kortere pga. kanalindsnævring, hvilket kræver ombygning. Yderligere konsekvens er at den planlagte træbrygge på Enghave Brygge side nord for landingspunktet muligvis vil kollidere med den nye stibro, dvs. kræver nedlæggelse eller genplacering.

Denne linjeføring kan anbefales, selvom det vil kræve store ombygninger ved landinger. Lokalplanændringer vil kræve godkendelse.

## H-8 linjeføring



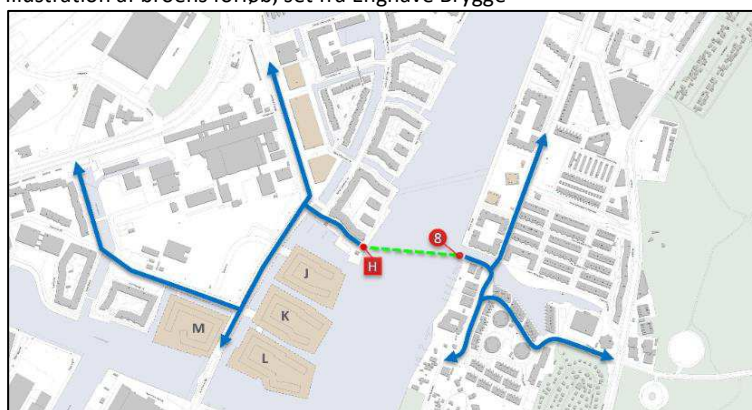
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt H)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 8)



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring H-8** tager udgangspunkt i tilslutningen på den sydlige side af Lyngholm på Enghave Brygge og tilslutningen nord for Amager Ro- og kajakklub på Islands Brygge. På Enghave Brygge tilsluttes broen på det eksisterende Christians Langes Plads, hvor der er ophold, udeservering og et stoppested for havnebussen, og forbindelsen føres til Nelson Mandelas Allé. På Islands Brygge lander broen på et kajarealet/molen kaldet Havnemolen. Forbindelsen føres mod Islands Brygge via eksisterende stibro forbi Havneviggen og mod syd via Rundholtsvej. Broens centrale placering giver god betjening af lokalområderne på begge sider af havnen, hvilket betyder at der opnås en rimelig rejsetid på tværs for de fleste trafikanter i området. Broen giver rimelige muligheder for aflastning af Bryggebroen, men primært for trafikanter til/fra den sydlige del af Ørestad mv. Placeringen giver en rimelig god tilslutning til metrostation på Enghave Brygge.

Tilslutning ved Enghave Brygge vil kræve en stor ombygning af eksisterende pladsforhold ved Christian Langes Plads for at kunne etablere en cykelgade, og i vid udstrækning begrænse mulighederne for ophold, udeservering mv. Det vil have negativ påvirkning af pladsens funktion som bydelsplads, og vil derved påvirke bylivskvaliteterne i bydelen. På Islands Brygge vil broen også lande i bydelens nye centrale rekreative opholdsrum omkring Havneviggen og pladsen nord for. Ruten vil ikke berøre selve strandområdet, men vil påvirke adgangen hertil og mulighederne for ophold, udeservering mv. på pladsen negativt. Havnemolen vil også blive påvirket.

Tilslutning af stiforbindelsen til det overordnede vejnet er ikke mulig på en god måde, og vil i alle tilfælde belaste eksisterende veje mv., hvor især cykeltrafikken er vanskelig at indpasse. Mod nord passerer pladsen ved Havneviggen og en mindre lokalgade. Mod syd følges smalle og kurvede strækninger på Rundholtsvej, der ikke kan udvides. Havnebusstoppestedet vil skulle desuden flyttes.

Der er risiko for at denne broforbindelse vil medføre konflikter mellem trafikanter, stuetager funktioner og beboere, og den vil have en stor påvirkning på bylivet, og kan derfor ikke anbefales. Den vil desuden kræve en lokalplanændring.



## I-9 linjeføring



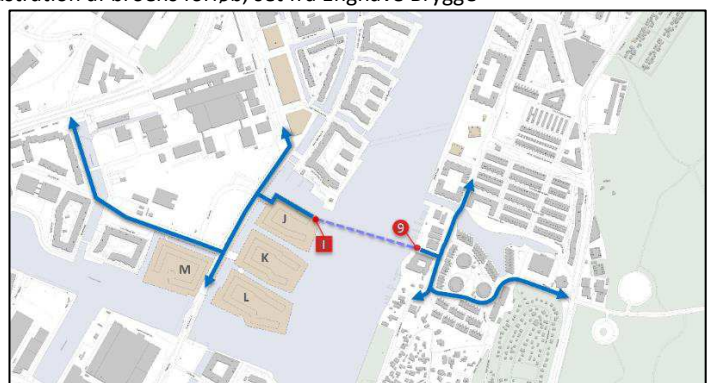
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt I)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 9)



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring I-9** tager udgangspunkt i tilslutningen på den nordlige side af holm J på Enghave Brygge, som ikke er bygget endnu og tilslutningen mellem eksisterende Daginstitutionen og Kajakklubben på Islands Brygge.

På Enghave Brygge tilsluttes broen til den kommende lokalvej langs kajen og forbindelsen føres mod kanalen til Elværksvej. På Islands Brygge følger ruten mod nord via Havneviggen og Islands Brygge og mod syd følger ruten Rundholdtsvej mod Artillerivej. Broens placering giver god betjening af Enghave Brygge, men på Islands Brygge ligger den meget sydligt i bydelen, hvilket betyder at ture til/fra den nordlige del af Islands Brygge vil få større omveje. Placering af broen resulterer i den mest optimale forbindelse til/fra metrostationen på Enghave Brygge for langt de fleste brugere. Derimod tilbydes ikke gode muligheder for aflastning af Bryggebroen.

Tilpasning af forholdene ved broens tilslutningspunkter vil have en negativ indflydelse på byrummene og eksisterende/planlagte forhold på begge sider af havnen. På Enghave Brygge vil det etablerede kajanlæg skulle udvides for at kunne etablere en cykelgade, og vil betyde en reduktion af havneområdet og den planlagte jollebro vil skulle flyttes længere ud i havnebassinet. Pynten og hjørnet mod indløbet til den nye lystbådehavn vil ændre karakter ved en brolanding i området. Alternativt kan den planlagte bebyggelse rykkes for at gøre plads til cykelgaden, men dette vil have konsekvenserne for mindre gårdrum og en reduktion af bebyggelse.

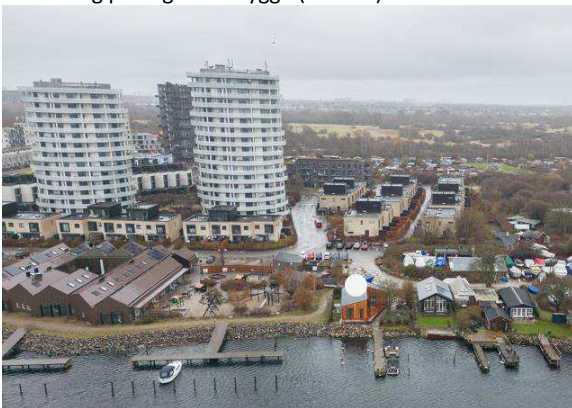
På Islands Brygge vil landingen af broen betyde en stor påvirkning af Kajakklubbens funktioner, hvilket formentlig vil betyde at der skal ses efter en ny placering af klubben. Konsekvenserne for udearealerne i relation til Bryggens Kajak Club og daginstitutionens areal vil være store og kræve en nøjagtig kvalificering og omdisponering. Den videre rute vil desuden påvirke pladsen ved Havneviggen og mulighederne for ophold, udeservering mv. negativt. Tilslutning af stiforbindelsen til det overordnede vejnet er ikke mulig på en god måde på Islands Brygge, og vil i alle tilfælde belaste eksisterende veje mv., hvor især cykeltrafikken er vanskelig at indpasse.

Linjeføring anbefales ikke. Den vil også kræve ændringer i lokalplan.

## J-10 linjeføring



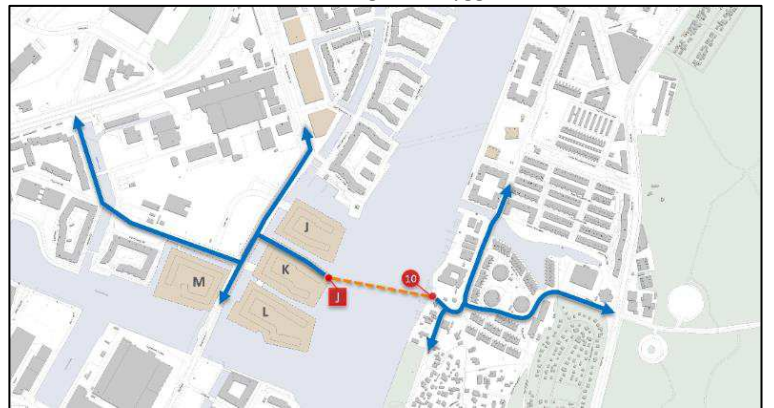
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt J)



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 10)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring J-10** tager udgangspunkt i tilslutningen på den nordlige side af holm K, som ikke er etableret endnu, på Enghave Brygge og tilslutningen syd for eksisterende Daginstitutionen på Islands Brygge.

På Enghave Brygge går ruten nord om holm K, til krydset ved stibroen, og passerer over kanalen til krydset ved Elværksvej. På Islands Brygge følger ruten vejen syd for Havnevigens Bådelaug, og syd om daginstitutionen Nokken til krydset ved Nokke Strandvej. Herfra kan man køre mod nord til eller syd. Broens placering giver acceptabel betjening af Enghave Brygge, men på Islands Brygge ligger den meget sydligt i bydelen, hvilket betyder at ture til/fra den nordlige del af Islands Brygge kan opleve omveje.

Placering af broen resulterer i en god forbindelse til/fra metrostationen på Enghave Brygge for langt de fleste brugere. Derimod tilbydes ikke gode muligheder for aflastning af Bryggebroen. Tilpasning af forholdene ved broens tilslutningspunkter vil dog have stor indflydelse på eksisterende/planlagte byrummene på begge sider af havnen. På Enghave Brygge vil det etablerede kajanlæg skulle udvides, for at kunne etablere en cykelgade, og kanalens bredde vil blive reduceret umiddelbart nord for. Dette vil have negativ påvirkning af kanalbyens karakter, da adgang til vandoverflade mindskes, både fysisk og visuelt. Alternativt kan den planlagte bebyggelse rykkes for at gøre plads til cykelgaden, men dette vil have konsekvenserne for mindre gårdrum og en reduktion af bebyggelse.

På Islands Brygge vil der være nødvendigt med nedrivning af ejendom syd for børnehaven. Landing af broen vil medføre en stor påvirkning af rummet syd for børnehaven og miljøet tæt på Nokken. En landskabsmæssig bearbejdning vil kunne skabe en god sammenhæng i overgangen mellem Nokken og den øvrige by, hvor de lokale kvaliteter kan bevares.

Tilslutning af stiforbindelsen til det overordnede vejnet på Islands Brygge er ikke optimal, hvor især cykeltrafikken er vanskelig at indpasse på de eksisterende veje.

Denne forbindelse kan anbefales, primært for dens direkte forbindelse til metrostation og fordi vejen på Enghave Brygge ikke er etableret endnu.



## 5 Opsamlingskema

Nedenstående skema opsummerer styrker og svagheder for hver linjeføring.

Emne	G-5	H-8	I-9	J-10
<b>Brokonstruktion</b>	(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro  (+) Brolængde OK uden etablering af tillægsramper.  (+) Styrehus foreslås placeret på Islands Brygge, god plads og lavere kote	(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro  (-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.  (-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på pladsen	(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro  (-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.  (-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på kajen	(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro  (-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.  (-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på kajen
<b>Komfort for trafikanter på broen</b>	(-) Længdefald og oversigtsforhold overskrider med 43 % de opstillede grænser vurderet for maksimalt komfort.	(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.	(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.	(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.
<b>Trafikforbindelse</b>	(+) Central og direkte forbindelse mellem det overordnede vej- og stinet på begge sider af havnen.	(-) Central forbindelse. Direkte forbindelse på Enghave Brygge, dårligere forbindelse på Islands Brygge.	(-) Central forbindelse. Direkte forbindelse på Enghave Brygge, dårligere forbindelse på Islands Brygge.	(-) Central forbindelse. Direkte forbindelse på Enghave Brygge, dårligere forbindelse på Islands Brygge.
<b>Adgang til metrostation Enghave Brygge</b>	(-) Mindre omvej, men god forbindelse via Nelson Mandelas Allé	(+) God tilslutning, mindre omvej fra Islands Brygge	(+) Direkte og logisk forbindelse for de fleste brugere	(+) God forbindelse, for de fleste brugere
<b>Trafiksikkerhed</b>	(+) Generelt trafiksikker rute. Børnehaven på Lyngholm er dog et risikopunkt.	(-) Cykelforbindelse forbi trafikerede byrum medfører ringere trafiksikkerhed.	(-) God på Enghave Brygge, dårligere på Islands Brygge.	(+) God på Enghave Brygge, dårligere på Islands Brygge.
<b>Følge anlægstiltag</b>	(-) Kajudvidelse er nødvendig og skal udføres med ny spunsvæg. Kræver ny vejprofil, med flytning af eksisterende inventar, beplantning og affaldsmolokker.  Etablering af cykelsti vil medføre stor omlægning af eksisterende belægninger, beplantninger og inventar.  (-) De to broer mellem Lyngholm og Myrholm skal ombygges	(-) På Islands Brygge kræver det omfattende tiltag, at tilpasse trafikken i nord- og sydgående retning, særligt omkring Havnevejen.  (-) Broen over Havnevejen skal ombygges	(-) Etablering af cykelgade vil kræve kajudvidelse eller rykning af bebyggelse.  (-) På Islands Brygge kræver det omfattende tiltag, at tilpasse trafikken ved kajakklubben. Dette kræver desuden indgreb i matrikelforholdene.  (-) Broen over Havnevejen skal ombygges	(-) Etablering af cykelgade vil kræve kajudvidelse eller rykning af bebyggelse.  (-) På Islands Brygge kræver det omfattende tiltag, at tilpasse trafikken ved tilslutningen. Dette kræver desuden nedrivning af den nærtliggende ejendom.  (-) Broen over Havnevejen skal ombygges  (-) Ny bro skal etableres over mod Nelson Mandelas Allé
<b>Havnemiljø</b>	(-) Kan forstyrre udsyn fra etablerede træbrygger på Islands Brygge siden. (-) Kan ikke forenes med den planlagte træbrygge ved Myrholm.  (-) Eksisterende kanal reduceres ved udvidelse af kajen, kanallivet forringes.	(-) Lille begrænsning af direkte tilgang til havneløb for ro- og kajakklubber.  (-) Havnebusstoppested skal flyttes.	(-) Begrænsning af udsyn ved indsejling til lille havneområde ved Christian Langes Plads  (-) Begrænsning af direkte tilgang til havneløb for ro- og kajakklubber. Kajakklubs funktioner nedlægges.	(-) Begrænsning af udsyn ved indsejling til kanal imellem boligøer på Enghave Brygge.  (-) Lille begrænsning af direkte tilgang til havneløb for ro- og kajakklubber.

## Resumé rapport– Foranalyse for stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

<b>Bylivskvalitet</b>	<p>(+) Skaber øget aktivitet på byplads og bidrage til byliv</p> <p>(-) Forøget cykeltrafik på Enghave Brygge langs kajen kan være til gene for beboerne og boligerne i stueetagen, samt daginstitutionen, men der sikres god plads ved etablering af bredt fortov og bredt køreareal.</p> <p>(-) Etableringen af cykelsti på tværs af plads- og opholdsområdet på Islands Brygge, kræver bearbejdning af nye opholdsarealer og disponering af pladsen for at den fortsat er funktionel.</p>	<p>(+) Skaber øget aktivitet i nærhed til Havneviggen.</p> <p>(-) Den frie bevægelse mellem caféliv, udadvendte stueetager og pladsdannelsen omkring Anløbet vil blive reduceret kraftigt på Enghave Brygge siden, samt det unikke maritime sejlkubsmiljø vil blive forstyrret af en linjeføring.</p>	<p>(-) Broens landing vil ændre karakter af det nuværende miljø, hvor konstruktion og stiens forløb skal tilpasses i et roligere område af mindre urban karakter.</p>	<p>(-) Broens landing vil ændre karakter af det nuværende miljø, hvor konstruktion og stiens forløb skal tilpasses i et roligere område af mindre urban karakter.</p>
<b>Byrum</b>	<p>(+) Forberedt plads til gangsti på Islands Brygge side.</p> <p>(-) Dog skal der etableres ny cykelsti i et opholds- og legeområde.</p> <p>(-) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side, hvor byrum skal redefineres.</p>	<p>(-) De to velfungerende byrum vel blive reduceret i kvalitet, da det vurderes, at en linjeføring vil forstyrre mere end den vil gavne. Promenade og kvartersplads er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side, som vil blive delt op i to og derved reducere kvaliteten af byrummet. Landingspunktet vil forstyrre det stille maritime miljø omkring roklubberne.</p>	<p>(+) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side iht. lokalplan, hvor byrum skal redefineres, men da det endnu ikke er bygget, kan det tilpasses med en lokalplanændring.</p>	<p>(+) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side iht. lokalplan, hvor byrum skal redefineres, men da det endnu ikke er bygget, kan det tilpasses med en lokalplanændring. Dele af det rekreative grønne areal på Islands Brygge siden vil være på bekostning af en linjeføring, samt grusvejen og dets kolonihavekarakter vil skulle omlægges og have negativ påvirkning den ydre fremtræden.</p>
<b>Ejerforhold</b>	<p>(-) Ændringer i vejforhold.</p>	<p>(-) Ændringer i vejforhold.</p>	<p>(-) Ændringer i vejforhold.</p>	<p>(-) Kræver nedrivning af ejendom og ændringer i vejforhold.</p>
<b>Forsyningsforhold</b>	<p>(+) Kræver ingen store ledningsomlægninger. Berører evt. mindre stikledninger.</p>	<p>(+) Kræver ingen store ledningsomlægninger. Berører evt. mindre stikledninger.</p>	<p>(+) Kræver ingen store ledningsomlægninger. Berører evt. mindre stikledninger.</p>	<p>(-) Kræver evt. omlægning af et knudepunkt for fjernvarme. Undersøges nærmere i projekteringsfase.</p>
<b>Anlægsøkonomi</b>	<p>(+) Billigste broløsning Kaj udvidelse medfører dog stor omkostning.</p>	<p>Lidt dyrere broløsning.</p>	<p>Lidt dyrere broløsning</p>	<p>Lidt dyrere broløsning</p>

## 6 Anlægsoverslag

Der er udarbejdet anlægsoverslag for hver af de fire udvalgte muligheder for broforbindelser. Anlægsoverslagene er udarbejdet på foranalyse-niveau. Anlægsoverslaget er baseret på en estimeret geometri, som er fastlagt ud fra ingeniørmæssige skøn og overslagsberegninger. Anlægsoverslagene tager udgangspunkt i erfaringspriser og er sammenlignet med de udførte foranalyser for stibroforbindelser mellem hhv. Nordre Toldbod/Langelinie til Refshaleøen og Teglnholmen til Amager Fælled, samt erfaringspriser på de nuværende konstruktioner på Enghave Brygge, som er under udførelse.

Det indledende anlægsoverslag for brodelen angivet i ovenstående tabel er beregnet for indeks 2022K2. Der har været kraftigt stigende priser indenfor anlægssektoren de seneste par år, herunder for stål, og der er en risiko for at det vil fortsætte de kommende år.

Ekspropriation af grunde, store ledningsomlægninger, Jordbundsforhold, som ikke er undersøgt og kan være ringere end antaget, evt. forurening af havbund eller MKV-undersøgelse er ikke medtaget. Da der ikke er tilstrækkelig information til at medtage disse i overslagene er de i stedet forsøgt inkluderet i form af et højt usikkerhedstillæg. Følgeanlægstiltag som konsekvens af etablering af stibroen er desuden estimeret på et overordnet niveau, idet der ikke er lavet skitseprojekt, og omfanget skal præciseres i den videre projekteringsfase.

## Resumé rapport– Foranalyse for stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Tabel 1. Anlægsoverslag for de fire udvalgte broforbindelser.

Hovedpost og Beskrivelse	G-5	H-8	I-9	J-10
<b>Brodelen</b>				
Landfæster Lejer, Pæle, Beton, Armering, Form	3	3	2,5	2,5
Klappiller Pæle, Beton, Armering, Form, Fangedæmning	5	5	5	5
Øvrige mellemunderstøtninger Pæle, Beton, Armering, Form, Fangedæmning	5	5,5	5,5	5,5
Overbygning Ståldrager inkl. afstivninger, Belægning, Rækværk, Transport og montage, Rækværk, Lejer, Fuger, Belægning	59	72	72,5	72,5
Installationer Affugtningsanlæg, Komplet mekanisk og hydraulisk anlæg, Teknikhus	30	30	30	30
El til broarbejder Hovedtavler, styring & kabler, Belysning, Trådløs signal kommunikation, Farvandsafmærkning, Bomanlæg, Diverse	5	5	5	5
Øvrige anlægsudgifter Ledeværk, Duc d'Alber	20	20	20	20
<b>Anlægssum brodelen</b>	<b>127</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>141</b>
<b>Arbejdsplads- brodelen<sup>1</sup></b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>
<b>Entreprenøromkostninger brodelen i alt</b>	<b>140</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>155</b>
<b>Følgeanlægstiltag</b>				
Anlægstiltag på Enghave Brygge side	19	6	4	6
Anlægstiltag på Islands Brygge side	4	8	8	6
<b>Anlægssum Følgeanlægstiltag</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
<b>Arbejdsplads Følgeanlægstiltag<sup>1</sup></b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Entreprenører omkostninger følgeanlægstiltag i alt</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
<b>Total</b>				
<b>Totale entreprenøromkostninger</b>	<b>165</b>	<b>170</b>	<b>168</b>	<b>168</b>
<b>Udbud, Projektering, tilsyn og intern administration<sup>2</sup></b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>
<b>Usikkerhedstillæg<sup>3</sup></b>	<b>99</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>101</b>
<b>Totalomkostninger</b>	<b>297</b>	<b>306</b>	<b>303</b>	<b>303</b>

<sup>1</sup> Arbejdspladsomkostninger er anslået at udgøre 10 % af entreprenøromkostninger.

<sup>2</sup> Projekterings-, tilsyns- og administrationsomkostninger er anslået at udgøre 20 % grundet mange grænseflader og en generel høj kompleksitet for projektet.

<sup>3</sup> Usikkerhedstillæg er anslået at udgøre 50%, idet projektet er på et meget tidligt stadie. Dette tillæg udgør reserver til uforudsete udgifter, usikkerheder og eventuelle tillægsarbejder svarende til den risikopolje, der fastsættes på statens anlægsprojekter iht. NAB (Ny Anlægsbudgettering).

## 7 Konklusion

Placering af broen, tilslutning til vejnet, udformning af tilslutningspunkter på begge sider af havn, funktion samt visuelle forhold er væsentlige for at en kommende stiforbindelse over havneløbet kan komme til at fungere optimalt. Alle landingspunkter og linjeføringer kræver omlægninger, der vil betyde ændringer for beboernes daglige færden og bylivskvalitet i forhold til de forhold, der er til stede på nuværende tidspunkt.

Det kommer særligt til udtryk ved alternativ H-8, der lander lige ved de mest centrale pladsarealer på både Enghave Brygge og Islands Brygge. En broforbindelse her vil have markant påvirkning af disse opholdsrum, og vurderes at ødelægge pladsernes særlige karakter og den oplevelse, der netop adskiller dem fra de øvrige gader i områderne. Trafikalt skaber denne linjeføring en god forbindelse til metrostation, men tilpasning til vejnettet på Islands Brygge-siden vil ikke kunne opfyldes på en optimal og trafiksikre måde. Derfor vurderes denne løsning af være den mindst attraktive for begge bydele, og den vil derfor ikke kunne anbefales.

Linjeføring I-9 skaber en rigtig fin forbindelse til metrostationen, men vil have en negativ indflydelse på byrummene i begge sider af havnen. På Enghave Brygge er det en fordel at holmen og kanalen ikke er bygget endnu og der vil kunne indføres tilpasninger, men en stibrolanding vil ændre markant på planlagte kanallivet og havnebassinet. Derudover bliver det svært at skabe en god og sikker tilslutning til vejnettet på Islands Brygge og kajakklubben vil blive væsentlig påvirket. Denne linjeføring anbefales derfor ikke.

Alternativerne I-9 og J-10 er umiddelbart meget ens, men der er forskelle, der gør at J-10 kan anbefales fremfor I-9. På Enghave Brygge kan der for J-10 skabes en bedre tilslutning til det overordnede vejnet, mens der på Islands Brygge kan skabes bedre tilslutning for stibroen. Selvom tilslutning af J-10 kræver nedrivning af en mindre, privat ejendom, ses løsningen som et bedre alternativ end I-9, fordi stibroen for I-9 vil forringe funktionen af kajakklubbernes faciliteter. Derudover vil denne løsning være lettere at etablere.

G-5 tilbyder en central placering af broen, der skaber en god sammenhæng mellem de to byområder og generelt i det overordnede trafiknet. Samtidig har G-5 de korteste og mest direkte tilslutninger til de overordnede vejnet, hvilket også er en fordel. Udover at tilslutningspunktet på Islands Brygge delvist er forberedt, betyder placeringen nord for Havneviggen, at kun en meget lille del af trafikken vil belaste pladsarealet omkring Havneviggen og de smalle veje syd for. Derudover er denne linjeføring lokalplankortlagt.

På baggrund af en vurdering af styrker og svagheder ved hvert af disse fire forslag, vurderes det, at linjeføring G-5 og J-10 er de bedste løsningsforslag.

Det anbefales at der gennemføres egentlige trafikberegninger for den udvalgte linjeføring, så trafikfordeling kan kvalificeres, og trafikgrundlag for udformning af kryds og veje kvantificeres til den videre projektering

## 8 Tidsplan

Nedenstående tabel viser en overordnet tidsplan for projektering, udbud og udførelse af en stiforbindelse mellem Enghave Brygge og Islands Brygge. Det vil være nødvendigt med revidering af nuværende lokalplaner med tilhørende myndighedsproces. Det kan forventes åbning af broen i slutningen af 2028. Det forudsættes at det bliver truffet valg om til videre projektering og udførelse ved politisk behandling i efteråret 2023. Det forudsættes at myndighedsproces ifm. nye lokalplanstillæg udarbejdes parallelt med projektering. Dette forventes at tage ca. 1 år. Myndighedsbehandlingen skal være afsluttet og godkendt inden der underskrives entreprisekontrakt, da der vil være en vis risiko forbundet hermed.

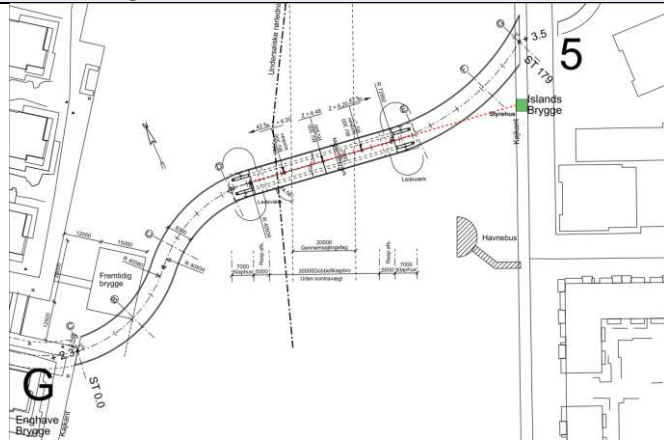
<b>Godkendelse af projekt</b>	
Aflevering af foranalyse	Maj 2023
Politisk indstilling	Juni 2023
Politisk behandling	Sommer-efterår 2023
Endelig godkendelse til budget 2024	November 2023
<b>Arkitektkonkurrence</b>	
Udarbejdelse af udbudsmateriale til arkitektkonkurrence som totalrådgivning (EU-udbud)	Januar – Marts 2024
Prækvalifikation – jf. EU- udbudsregler	April 2024
Udvælgelse af ansøgere	Maj 2024
Udarbejdelse af tilbud	Juni – August 2024
Udpegning af vinder	September - Oktober 2024
<b>Projekteringsperiode</b>	
Dispositionsforslag	November 2024 – November 2025
Projektforslag	
Myndighedsbehandling	
Udbudsprojekt	
<b>Udbud til totalentreprenør</b>	
Udarbejdelse af udbudsmateriale til totalentreprenør	December 2025 – Februar 2026
Prækvalifikation – jf. EU- udbudsregler	Marts 2026
Udvælgelse af ansøgere	April 2026
Udarbejdelse af tilbud	Maj – Juni 2026
Udpegning af vinder	August – September 2026
<b>Udførelse</b>	
Udførelsesprojekt	Oktober 2026– Februar 2027
Udførelse	Marts 2027 – September 2029
<b>Myndighedsspor</b>	
Lokalplanproces for nye tillæg	Februar 2025 – Februar 2026
Udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering	
Høringsprocesser	



## 9 Specifikke beskrivelser for de to anbefalede løsninger G5 og J10

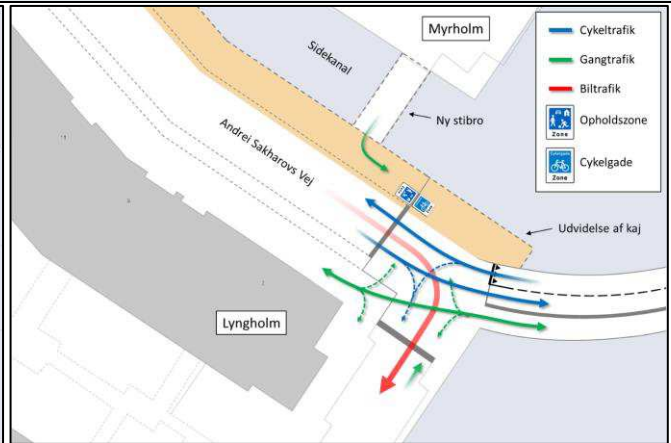
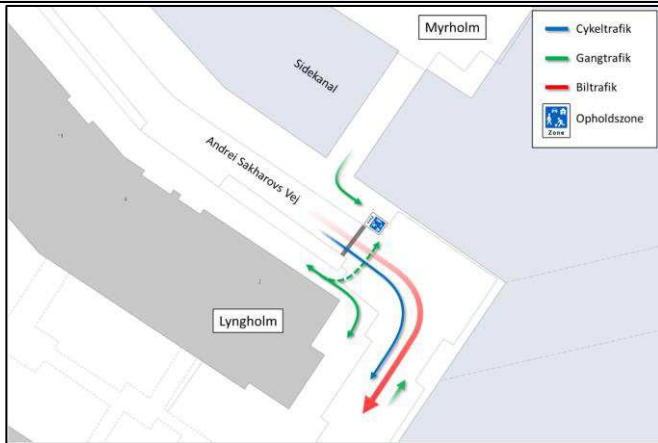
### G5 linjeføring

#### Broløsning



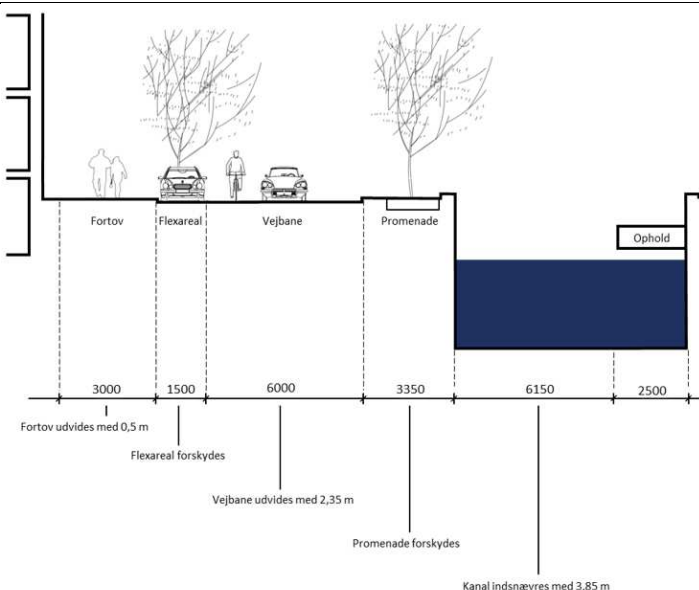
Skitseforslag for brodesign. Ca. 180 m, maksimalt 43 ‰ i broens længdeprofil. Skæringsvinklen mellem sejleretningen og åbningsfaget er 75 grader, broen kan udføres som dobbelt klapbro.  
Broens styrehus foreslås placeret på Islands Brygge.

#### Landing ved punkt G



Eksisterende trafikflow til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

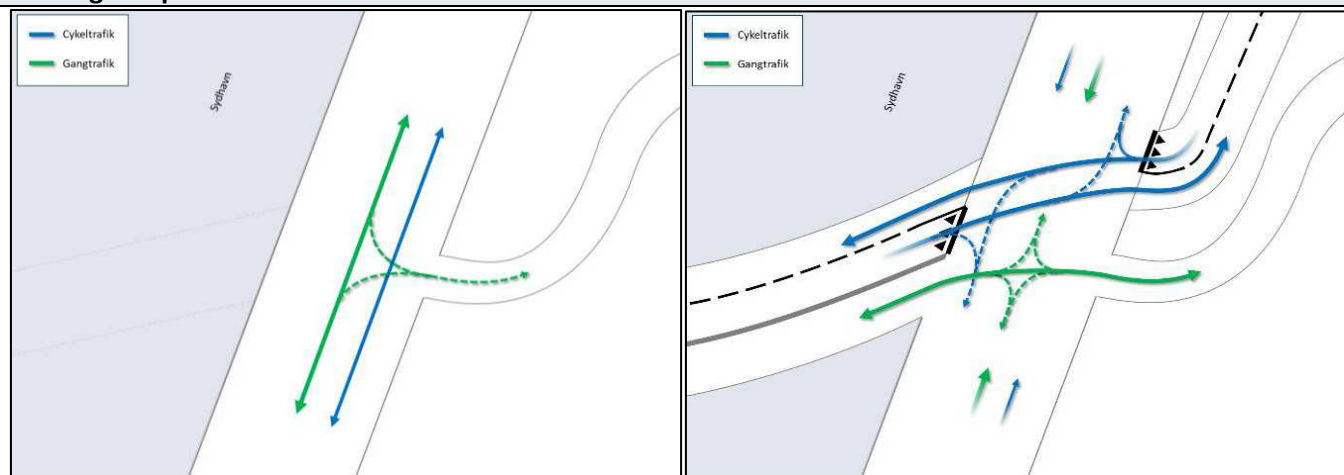
Ved tilslutningspunktet er arealet mellem broen og vejen en del af den flisebelagte promenade langs kajen, der er skiltet som opholds- og legeområde. Det vurderes at den nuværende udformning bedst imødekommer krav til trafikafvikling og trafiksikkerhed, hvorfor der ikke anbefales tilpasninger her. Cykelgaden foreslås ensrettet for biltrafik mod syd. Det anbefales at der etableres fartdæmpning for cyklister på vej ned fra broen.



For at imødekomme den kommende stibro skal eksisterende vejprofil på Andrei Sakharovs Vej ændres:

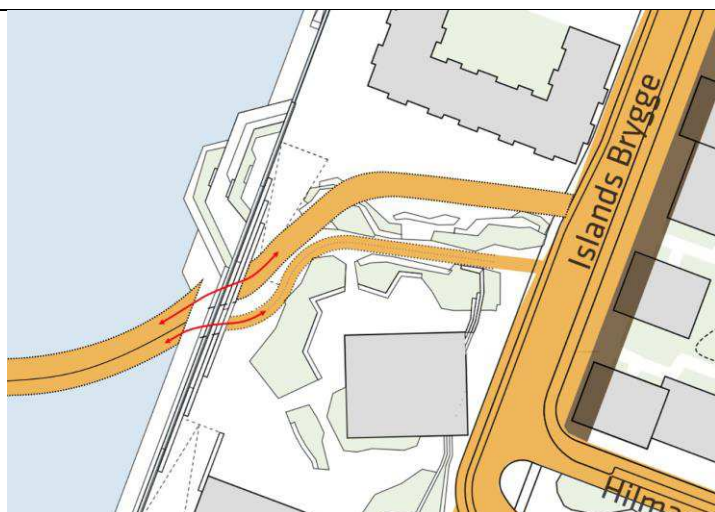
- Fortovs areal i den sydlige side udvides til 3 m. Flexzone rykkes, vejareal udvides til 6 m og etableres en cykelgade, promenade rykkes ved at udvide kajen (3,85 m), og kanalen indsnævres derfor (opfyldning og ny spunsvæg)
- 9 Affaldsmolokker flyttes til ny promenade.
- Eksisterende træer fjernes og genplanter/etableres ny i den nye vejprofil.
- Eksisterende stibro og eksisterende vejbro mellem Myrholm og Lyngholm fjernes og etableres en ny pga. kajudvidelse

### Landing ved punkt 5



Eksisterende trafikflow til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

Broen tilsluttes det allerede etablerede landingspunkt, hvor der vil være en krydsning med trafikken langs havnepromenaden. Det foreslås at stiforbindelsen fra begge retninger afbrydes ved promenaden, så stitrafikken tvinges til at bremse og tage hensyn til trafikanterne på promenaden. Det er også muligt at lade stien være gennemgående, så trafikanter på promenaden i højere grad gøres opmærksom på krydsende trafik. Den endelige løsning skal vurderes nærmere i projekteringsfase, og der vil generelt skulle gennemføres en tilpasning af det nyetablerede anlæg lige omkring tilslutningspunktet.



For at imødekommende den kommende stibro skal eksisterende promenade og plads ændres:

- Cykel- og fodgængertrafik fra broen inddeles i to separate stier, hvor fodgængere kan benytte den eksisterende sti på ca. 3,5 m langs opholdsarealet ved Sirius Tårn. Det foreslås etableret en cykelsti på 4,5 m med asfaltbelægning, dette vil kræve en omlægning af eksisterende byrum, herunder omlægning af belægning, inventar og beplantning.
- Nyt landskabsprojekt som sikrer byrums funktionalitet i begge sider af cykelstien vil være nødvendigt.

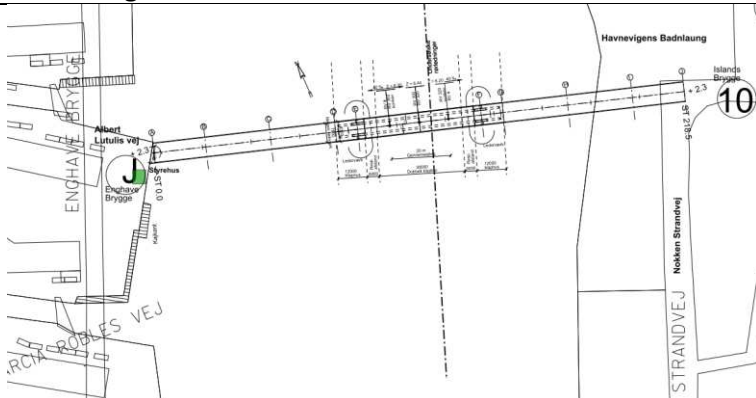
### Øvrige følge anlægstiltag

Udover tilpasninger og ombygninger ved landingspunkter vil det være behov for tilpasning af tilstødende vejnet og kryds i linjeføringsforløb:

- Krydset Lyngholm/Myrholm skal ombygges, foreslås etableret et hæve flade
- Albert Schweitzers Vej skiltes som cykelgade
- Det etableres midterheller ved krydset Nelson Mandelas Allé/Albert Schweitzers Vej
- Det etableres midterheller på Islands Brygge i krydset med den nye stiforbindelse.
- Øvrige byrums tiltag afledt af broens landinger.

## J10 linjeføring løsning

### Broløsning

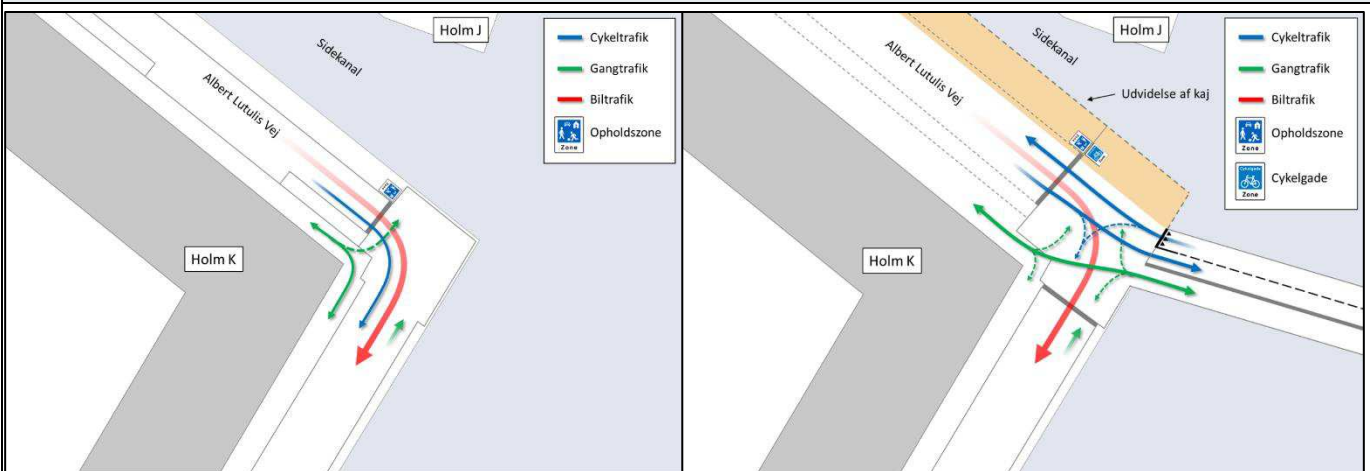


Skitseforslag for brodesign. Ca. 220 m. Længdefald kan opretholdes på maks. 40 ‰. Skæringsvinklen mellem sejleretningen og åbningsfaget er 88 grader, broen kan udføres som dobbelt klapbro.

Broen lander i terrænniveau på Enghave Brygge uden behov for tillægsrampe. På Islands Brygge etableres en rampe for at broen lander i terrænniveau ved Nokken Strandvej.

Broens styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge.

### Landing ved punkt J

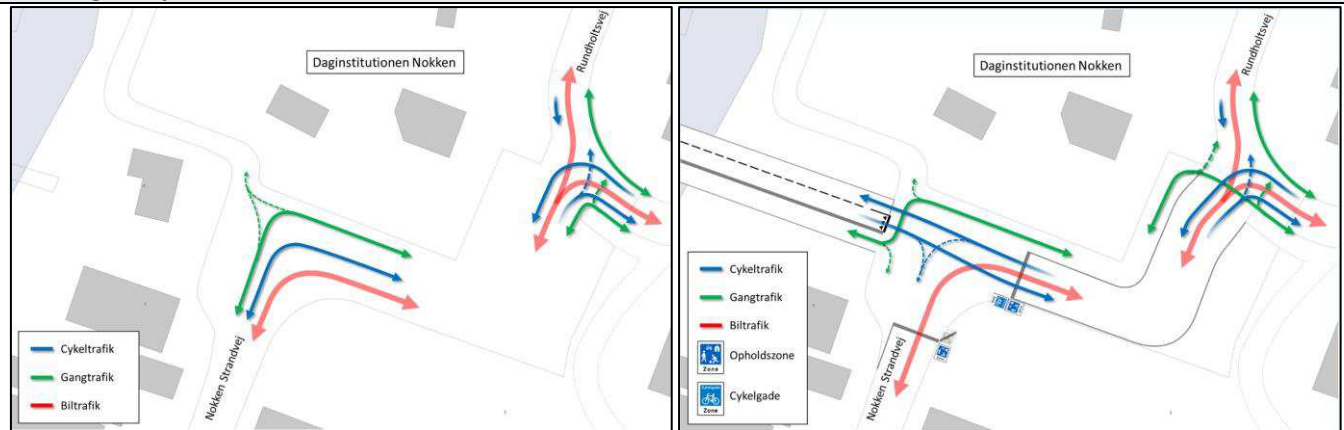


Trafikflow iht. lokalplan til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

Broen tilslutter sig ved den planlagte promenade langs kajen, som skiltes som opholds- og legeområde. Det foreslås at udforme krydset ved landing som et opholds- og lege område, hvor broens cyklister pålægges vigepligt. Det vurderes at den udformning bedst vil imødekomme krav til trafikafvikling og trafiksikkerhed, hvorfor der ikke anbefales tilpasninger her. Cykelgaden foreslås ensrettet for biltrafik mod syd.

Det anbefales at der etableres fartdæmpning for cyklister på vej ned fra broen. For at imødekomme den kommende stibro skal eksisterende vejprofil på Albert Lutulus Vej ændres jf. planlagte profil i lokalplanen. Fortovs areal i den sydlige side udvides til 3 m, vejareal udvides til 6 m og det etableres en cykelgade. Kajen indsnævres med 3,85m. Alternativt, kan den planlagte bebyggelse rykkes for at gøre plads til den nye vejprofil og minimere kanalens indsnævring. Tilbageflytning af bebyggelse vil dog betyde tab af byggeret samt dårligere lysforhold for det berørte gårdrum. Endelig udformning kræver nærmere dialog i den videre projektering. Forhold vist på snit ved G-5 beskrivelse gælder også denne strækning. Strækningen er ikke etableret endnu, og ombygninger er derfor ikke nødvendige.

### Landing ved punkt 10



Eksisterende trafikflow til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

Broen tilsluttes syd for den eksisterende børnehave på en ejendom, der nødvendigvis må inddrages i forbindelse med broens tilslutning. Herfra vil broen blive forbundet direkte til Nokken Strandvej umiddelbart inden to 90 graders sving. Stibroen pålægges vigepligt ved tilslutning til Nokken Strandvej, og der bør etableres fartdæmpning for cyklister på vejen ned fra broen. Nokken Strandvej foreslås indrettet som en cykelgade i strækningen mellem landingskrydset og Rundholtsvej. Rundholtsvej skiltes også som cykelgade. Langt størstedelen af trafikken til og fra broen vil bevæges sig mod øst, og kun en begrænset mængde vil skulle til/fra broen mod syd.

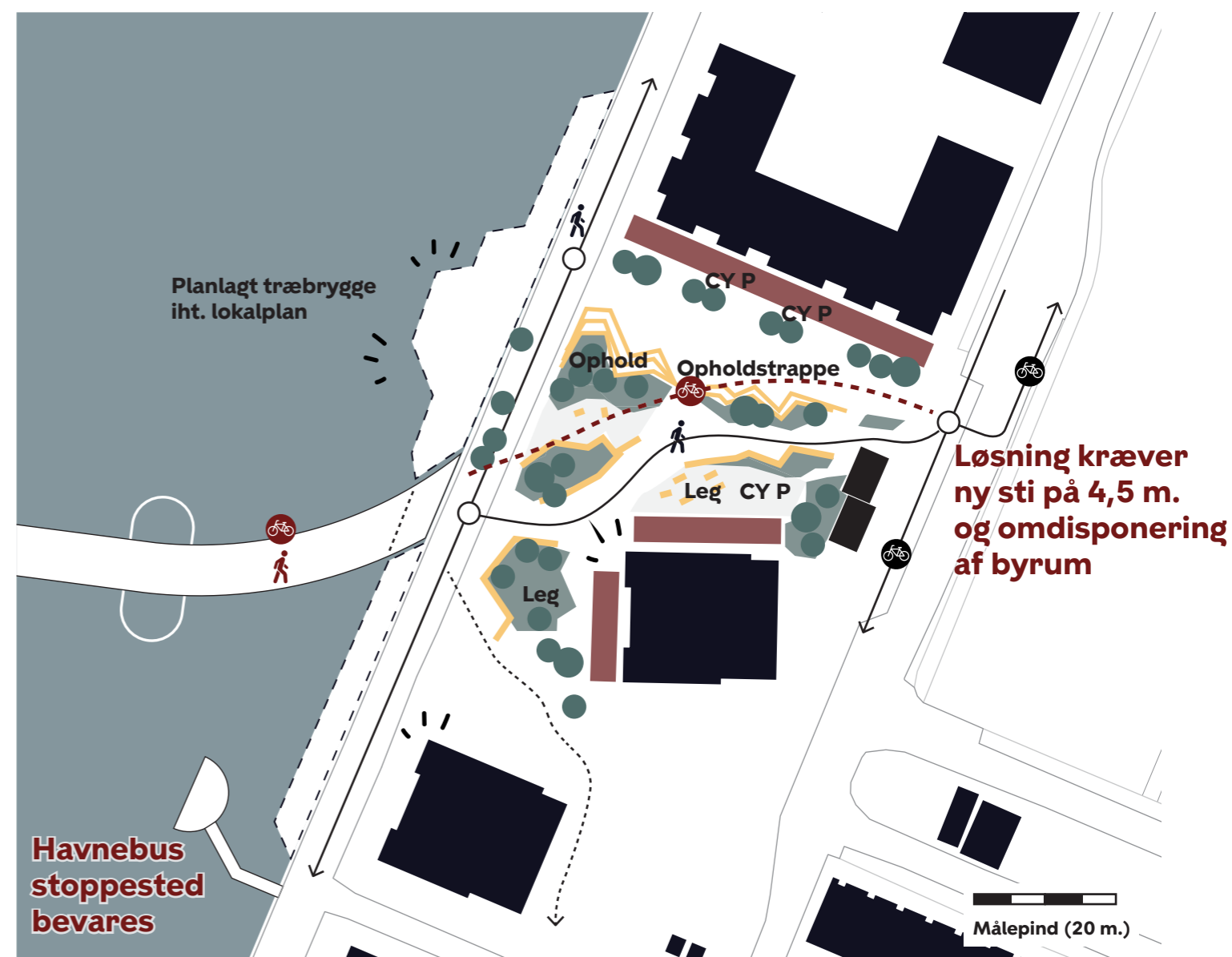
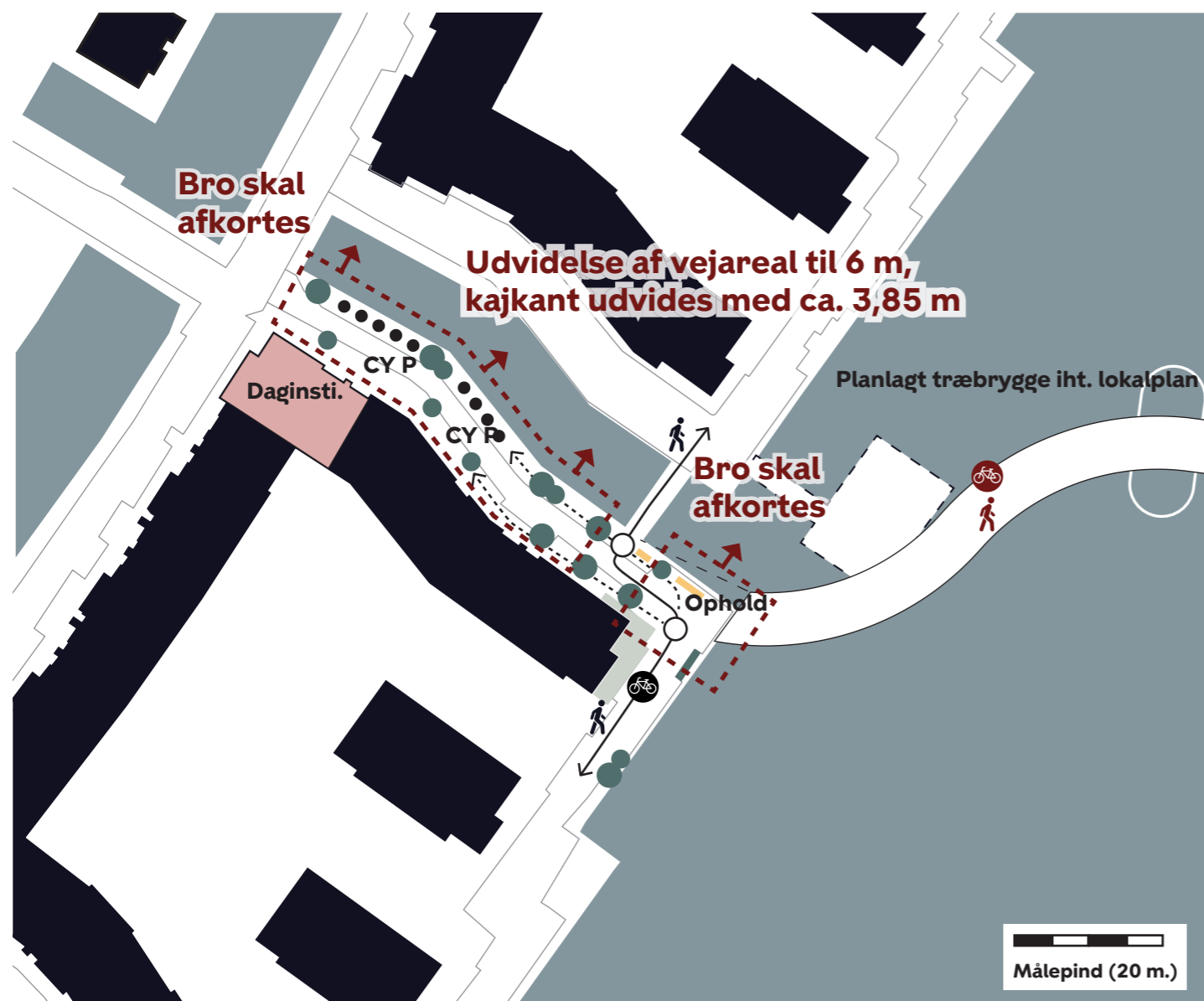
### Øvrige følge anlægstiltag

Udover tilpasninger og ombygninger ved landingspunkter vil det være behov for tilpasning af tilstødende vejnet og kryds i linjeføringsforløb:

- Etablering af ny sti bro over kanalen i forlængelse af vejen Albert Lutulis Vej
- Etablering af krydsningspunkt i form af midterhelle på Nelson Mandelas Allé
- Nedrivning af eksisterende ejendom på Islands Brygge.
- Etablering af asfalteret sti på strækningen mellem Nokken Strandvej til Rundholtsvej
- Ombygning af krydset Nokken Strandvej/Rundholtsvej til vigepligtsreguleret kryds
- Skiltning af Rundholtsvej som en cykelgade
- Fjernelse af eksisterende stibro til Havnevigen og etablering af bredere bro.
- Etablering af gennemgående asfalteret sti ved pladsen på Havnevigen
- Skiltning af den sydlige del af vejen Islands Brygge som en cykelgade.



## Bilag 2 - Cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge



### Signaturliste

- / - - - -> Bevægelse, cyklister og fodgængere (primære- og sekundære)
- ⚙ / ⚙ Cykelforbindelse eksisterende / fremtidig forbindelse
- Knudepunkter / krydsende trafikanter
- Kantzone, privat
- Kantzone, offentlig / udadvendt stueetage
- Karakteristisk byrum med ophold
- Træplantning / plantebede
- ⋮ Orienteringspunkt
- Nedgravet affald
- CY P Cykelparkering



## TM125 Cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen, Indre By og Østerbro



### Baggrund

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

### Indhold

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

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

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

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

Analysen af en tunnelforbindelse vil afdække:

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





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

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

### **Initiativ 2. Foranalyse af pendulfærgesfart (1,2 mio. kr. i anlæg)**

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

Analysen af en pendulfærgesfart vil afdække:

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

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

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

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

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



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

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

Analysen af en broløsning vil afdække:

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

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

For alle tre initiativer udarbejdes en CO<sub>2</sub>-beregning, der skal sammenlignes med en CO<sub>2</sub>-beregning for broløsningen fra den foreliggende foranalyse (der også udarbejdes). Dertil udarbejdes en trafikanalyse, der har til formål at undersøge antallet af ture, der ændres fra bil til cykel, for at regne på den positive CO<sub>2</sub>-effekt.

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



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

## Økonomi

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

Foranalyserne forventes færdige i maj 2025.

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

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

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

## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

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



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

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

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

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

## TM130 Cykelforbedringer på Refshalevej, Indre by



### Baggrund

Partierne bag principaftalen for Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025 har bestilt et budgetnotat til Budget 2024 om færdiggørelse af anlægget af de tiltag, der skal forbedre trafiksikkerheden på Refshalevej mellem Forlandet og Krudtløbsvej, så den tosporede vejforbindelse kan udbygges med bedre cykelforhold.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af projekt vedtaget ved Overførelsessagen 2020-2021 (TM99 Forbedrede krydsningsforhold på Refshalevej og Forlandet, Indre By, initiativ 2) undersøgt, hvorledes forskellige løsninger kan øge trafiksikkerheden på Refshalevej mellem Forlandet og Krudtløbsvej. Undersøgelsen tager udgangspunkt i at løsningen skal nutidssikre trafikforholdene på Refshalevej, der i dag ikke overholder de vejledende regler for minimumsbredder og opleves usikker og utryk af cyklister og gående. Undersøgelserne og den igangværende dialog med Slots- og Kulturstyrelsen derom danner grundlag for scenarierne i dette budgetnotat.

Budgetnotatet indeholder to scenarier. Scenarie 1 består af en anlægsbevilling til midlertidige tiltag, indtil der er klarhed om den endelige vejbredde på strækningen. Scenarie 1 skal ses i relation til ØK60 Miljøkonsekvensvurdering for Refshalevej. Scenarie 2 består af en anlægsbevilling til det løsningsforslag, som forvaltningen pt. er i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen omkring.

Scenarierne koordineres med det eksisterende anlægsprojekt på Refshalevej (Overførelsessagen 2020-2021 TM58 Refshalevej – forbedrede cykel- og gangforhold, Indre By, initiativ 4 og Budget 22 TM99 Forbedrede krydsningsforhold på Refshalevej og Forlandet, Indre By, initiativ 1, 3 og 4), som nærværende budgetnotat er en tillægsbevilling til.

Dette budgetnotat skal ses i sammenhæng med ØK60 Miljøkonsekvensvurdering for Refshalevej. Hvis ØK60 ikke besluttet, og de miljøundersøgelser som ville kunne danne grundlag for en anlægslov, således ikke gennemføres ved ØK60, indeholder TM130 scenarie 2 det nødvendige for at komme videre på dette grundlag, dog med undtagelse af en anlægslov.

Hvis ØK60 besluttet, vil dette udelukke TM130 scenarie 2, idet dette scenarie indeholder nogle af de analyser, som vil være indeholdt i ØK60. En revideret, og reduceret, revision af det nuværende TM130 scenarie 2 vil på dette grundlag kunne besluttet ved en senere



budgetforhandling. Omvendt ville de midlertidige tiltag i TM130 scenarie 1 kunne besluttes parallelt med ØK60.

### **Særlige forhold på Refshalevej**

Projektet skal gennemføres i et fortidsmindebeskyttet område, hvilket medfører, at Slots- og Kulturstyrelsen skal give dispensation fra fortidsmindebeskyttelsen til den endelige løsning. Dispensationen er en forudsætning for, at projektet i begge scenarier kan realiseres.

Slots- og Kulturstyrelsen vil pt. ikke give en dispensation til den vejbredde, som er foreslået under scenarie 2. Teknik- og Miljøforvaltningen er i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen om vejudvidelsen og forventer en dispensationsafgørelse fra Slots- og Kulturstyrelsen i løbet af 4. kvartal 2023.

Udvidelsen af vejarealet vil medføre opfyld af Minebådsgraven, som er søterritorie, hvor Kystdirektoratet er myndighed. Teknik- og Miljøforvaltningen er i dialog med Kystdirektoratet om, at der skal foretages en screening af projektet jf. miljøvurderingsloven samt vurderes, hvorvidt anlægget er VVM-pligtigt. Screening og vurdering kan foretages, når den tilladte vejbredde kendes iht. dispensationsafgørelsen fra Slots- og Kulturstyrelsen.

Vejstrækningen afvander i dag direkte til Minebådsgraven, hvilket ikke længere vil være lovligt ved en ombygning af vejen. Der er ikke et eksisterende afvandingsystem, som projektet kan koble sig direkte på, hvorfor der skal etableres et helt nyt afvandingsystem på strækningen. Den endelige løsning for afvandingen er ikke klarlagt på nuværende tidspunkt, men Teknik- og Miljøforvaltningen er i dialog med HOFOR om en løsning, som detaljeres i de efterfølgende projektfaser.

### **Scenarie 1. Trafiksikkerhedsløsning via midlertidige tiltag (5,6 mio. kr. i anlæg)**

Scenarie 1 indeholder etablering af afmærkning af cykelbaner og kørebane, gangsti i grus, nedsættelse af hastigheden til anbefalet 30 km/t og fjernelse af en del af fæstningsmuren. Løsningen etableres som tiltag, der kan øge trafiksikkerheden indtil der er klarhed om den endelige vejbredde på strækningen iht. ØK60 Miljøkonsekvensvurdering for Refshalevej. Løsningen skal etableres inden for det eksisterende vejareal, så der alene skal søges om myndighedstilladelse ved dispensation for fortidsmindefredningen og opnås samtykke fra politiet. Det eksisterende asfalterede vejareal udvides ikke med dette scenarie, men vejens samlede bredde udvides med den grusbelagte gangsti.

Scenariet skal have frigivet samtlige midler for at koordinere med det igangværende anlægsprojekt på Refshalevej. Projektet kan tilknyttes den igangværende projektering og proces. Hvis anlægsmidler ikke frigives, vil projektet køre en sideløbende proces, hvilket vil øge scenariets tid og økonomi til projektering og udgifter til bygherreorganisationen.

### **Scenarie 2. Trafiksikkerhedsløsning via udvidelse af vejareal (94,2 mio. kr. i anlæg)**

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et projekt (scenarie 2), som kan forbedre trafiksikkerheden på strækningen ud fra de nuværende trafikmængder. Scenariet indeholder etablering af enkeltrettede cykelstier og fortov, udvidelse af vejareal til 13,5 meter samt etablering af pudebump og supplerende belysningsmaster. Løsningen lever ikke op til forvaltningens anbefalinger for cykelstibredder og fodgængerforhold samt at der kun er et enkelt smalt fortov på den ene side. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer dog at den foreslåede løsning vil skabe en sikker og tryk trafikafvikling, der er tilpasset den eksisterende trafikmængde og hvor tilpasningerne af fortidsmindet er forsøgt minimeret med henblik på at kunne opnå den nødvendige dispensation fra Slots- og





Kulturstyrelsen. Der vil med den beskrevne løsning stadig skulle ske tilpasninger af voldanlægget og fæstningsmuren for at projektet kan realiseres.

I scenarie 2 er prissat en spunsvæg på hele strækningen langs Refshalevej, og det er antaget, at der ikke kan genanvendes materiale eller jord. Der er stor usikkerhed forbundet med disse antagelser, da det ikke er muligt at fastlægge en retvisende pris for anlægsarbejdet med det nuværende vidensniveau. Anlægsoverslaget afhænger f.eks. af kendskab til jordbundsforhold, afvandingsforhold og mulighed for genbrug af materialer. Projektet omfatter en grundig interessentdialog og -inddragelse, geotekniske undersøgelser, som kan fortælle mere om de eksisterende jordbundsforhold, opmålinger af området, rådgivning og projektering. Det vurderes, at de geotekniske undersøgelser er særligt komplicerede, fordi området er fredet, og dele af prøverne skal tages i vand, hvilket øger omkostningerne væsentligt. Den konkrete løsning vil også afhænge af udfaldet af en miljøkonsekvensvurdering. Vurderingen vil give et bud på, hvordan en løsning kan etableres med henblik på at skåne miljøet. Pga. fortidsmindefredningen vil vurderingen være begrænset til at foreslå løsninger ud mod Minebådsgraven, hvorimod ØK60 giver mulighed at undersøge andre alternativer pga. den efterfølgende mulighed for vedtagelsen af en anlægslov.

Udgifter til afvandingsløsning indgår i projektøkonomien.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges medio 2025 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### Konsekvenser gældende for scenarier 1 og 2

Træerne langs Refshalevej ud mod Minebådsgraven skal fældes. Beplantningen i området er generelt af "selvgroet" karakter, og størstedelen af træerne indgår som dele i større områder med mindre træer og krat.

Slots- og Kulturstyrelsen har påpeget, at kommunen har plejepligten af offentligt ejede fortidsminder. Forvaltningen drifter allerede i dag området, der er underlagt fortidsmindebeskyttelse, som påkrævet. Slots- og Kulturstyrelsen vil imidlertid i sin dispensationsafgørelse sætte som krav, at projektet medfører soignering/opstramning af fortidsmindet iht. styrelsens vejledning samt evt. konkrete anvisninger. Det betyder, at vegetation skæres i niveau med terrænet, og slid/erosionsskader i terrænet udbedres. Voldanlægget vil derefter fremstå som et grønt voldanlæg - som det oprindelige anlæg - hvilket vil være en præcisering af det nuværende anlæg. Disse skærpede krav til driften vil forudsætte øgede driftsmidler ud over dem, der allerede er afsat i dag, og dette øgede driftsbehov indgår i budgetnotatet.

### Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Forventet antal træer, der fældes	Forventet antal nye træer, der plantes	Forventet antal træer i projektområdet efter anlægsprojekt
58	29	0	29

Det er ikke muligt at plante nye træer indenfor entreprisegrænsen pga. fortidsmindefredningen iht. ovenstående.

Der er registreret fire offentlige parkeringspladser på Refshalevej i svinget nord for Quinti Lynette. Disse parkeringspladser ligger på et vejareal, der er nødt til at blive inddraget i forbindelse med etablering af trafiksikkerhedsprojektet. På den modsatte side af Refshalevej overfor Quinti Lynette foretages parkering i rabatten mellem vejarealet og Minebådsgraven. Rabatten inddrages ligeledes i projektet for at skabe plads til vejudvidelsen.



### Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Inden for/Udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Forventet antal pladser, der nedlægges i hver zone	Forventet antal erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet
4	Udenfor zone	Tælles ikke	4	0

Det er ikke muligt at etablere erstatningsparkering i projektområdet pga. fortidsmindefredningen. Hvis der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

Projektet har ingen konsekvenser for cykelparkering.

I processen inddrages politiet, som skal give samtykke til projektet. Desuden bliver Christianshavns Lokaludvalget hørt i forbindelse med projektforslaget.

### Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,6 mio. kr. i perioden 2024-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til vedligehold af grussti samt til pleje af beplantningen på voldanlægget for at opretholde det oprindelige udtryk. Scenarie 1 forventes ibrugtaget i oktober 2025.

En forudsætning for at projektet i scenarie 1 kan koordineres og indarbejdes i den igangværende projektering og proces for allerede besluttede anlægsprojekter på Refshalevej, jf. oven for er at midlerne frigives med budgetvedtagelsen og dermed fuld stjernemarkering. Hvis der ikke er fuld stjernemarkering, vil projektet køre en sideløbende proces, hvilket vil øge scenariets tid og økonomi.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styringsområde	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Scenarie 1. Anlægsbevilling til midlertidige tiltag</i>								
- Anlæg	Anlæg	1.350	4.290					5.640
- Afledt drift og vedligehold	Service			44	44	44	44	176
<b>Scenarie 1 i alt</b>		<b>1.350</b>	<b>4.290</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>5.816</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 99,2 mio. kr. i perioden 2024-2028. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2028 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2029 og frem til vedligehold af vejbane, fortov og cykelsti samt til pleje af beplantningen på voldanlægget for at opretholde det oprindelige udtryk. Scenarie 2 forventes ibrugtaget i april 2028.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2028 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Scenarie 2. Anlægsbevilling med udgangspunkt i nuværende projektforslag</i>								
- Anlæg	Anlæg	10.820	11.020	27.090	35.390	9.890		94.210
- Afledt drift og vedligehold	Service					188	251	439
<b>Scenarie 2 i alt</b>		<b>10.820</b>	<b>11.020</b>	<b>27.090</b>	<b>35.390</b>	<b>10.078</b>	<b>251</b>	<b>94.649</b>

Der er en synergieffekt ved at koordinere med det eksisterende anlægsprojekt, hvorfor budgetnotatets scenarie 1 og 2 er en tillægsbevilling til det eksisterende projekt på Refshalevej.

### Klima

Eventuelle effekter af scenarie 1 og 2 på udledningen af CO<sub>2</sub> kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO<sub>2</sub>-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel m.m.

**Tabel 3. Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Scenarie 1	-	-	1,3
Scenarie 2	-	-	692

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

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne i scenarie 1 og 2 er meget komplicerede, og der er derfor afsat 20 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Der er risiko forbundet med lang sagsbehandlingstid ved diverse myndigheder (Slots- og Kulturstyrelsen, Kystdirektoratet, Politiet mv.) ift. at opnå de nødvendige dispensationer og myndighedstilladelser. Forvaltningen er i dialog med de pågældende myndigheder for at optimere sagsbehandlingstiden.

Forvaltningen vil igangsætte forundersøgelser for at få afdækket de eksisterende forhold herunder arkæologi, jordbundsforhold mv. for at etablere anlægget.

Der er derudover en stor risiko forbundet med at udvide vejarealet ved scenarie 2, da de eksisterende forhold ikke er undersøgt. Risikoen kommer af, at der skal etableres et helt nyt afvandingsystem samt en udvidelse mod Minebådsgraven, hvor der skal være opfyld af søterritoriet.

En anden risiko består i, at Refshalevej er den eneste offentlige vejadgang til Refshaleøen, hvorfor der kan opstå udfordringer med trafikafviklingen til og fra Refshaleøen i anlægsperioden. Det skal i den videre projektering undersøges, hvordan trafikken kan afvikles under anlægsperioden.



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	320	160					480	480*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg		3.000					3.000	3.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.030	1.130					2.160	2.160*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.350</b>	<b>4.290</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.640</b>	<b>5.640*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Afledt drift og vedligehold	TMU	1000- Ordinær drift			44	44	44	44	176	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>176</b>	

**Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>										
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	8.820	8.970	250	330	850		19.220	17.790*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg			24.840	33.120	8.280		66.240	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	2.000	2.050	2.000	1.940	760		8.750	4.050*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>10.820</b>	<b>11.020</b>	<b>27.090</b>	<b>35.390</b>	<b>9.890</b>	<b>0</b>	<b>94.210</b>	<b>21.840*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Afledt drift og vedligehold	TMU	1000- Ordinær drift					188	251	439	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>188</b>	<b>251</b>	<b>439</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: Refshalevej på strækningen mellem krydset Refshalevej/Forlandet og krydset Refshalevej/Krudtløbsvej.					

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2019 afsat 1,0 mio. kr. til en foranalyse på Refshalevej, der skulle undersøge, hvordan cykelforholdene på strækningen kunne forbedres. Der blev i Overførelsessagen 2020-2021 afsat 10,2 mio. kr. til etablering af tryghedsskabende tiltag på Refshalevej og Forlandet. Der blev i Budget 2022 afsat 5,3 mio. kr. til et initiativ på Refshalevej nord for krydset Refshalevej/Krudtløbsvej med samme formål som ovenstående.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Budget 2019	1.000					
Overførelsessagen 2020-2021			975	2.050	6.850	350
Budget 2022				384	2.205	2.692
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>975</b>	<b>2.434</b>	<b>9.055</b>	<b>3.042</b>

## TM148 Foranalyse af cykelinfrastruktur til og i Østhavnen, flere bydele



Foto Ursula Bæth



### Baggrund

Partierne bag principaftalen for Københavns Kommunes Budget for 2024 og 2025 har bestilt et budgetnotat vedr. en foranalyse af cykelinfrastruktur til og i Østhavnen til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Foranalysen skal give det nødvendige vidensgrundlag til, at cykelinfrastruktur kan tænkes ind fra begyndelsen i udviklingen af Østhavnen samt i arbejdet med at sikre gode forbindelser mellem den eksisterende by og de nye bydele.

Foranalysen vil bidrage til at udpege behovet for cykelinfrastruktur heriblandt supercykelstier og grønne cykelruter til og i Østhavnen samt cykelforbindelser til Indre By, Østerbro, Amager Øst og Nordhavn og koblingen mellem cykel og kollektiv transport.

Formålet med foranalysen er at få en overordnet vurdering af, hvilken volumen og kapacitet cykelinfrastrukturen til og i Østhavnen bør have. Dertil skal det vurderes, hvilke typer af cykelinfrastruktur der kan være relevante for at skabe et attraktivt og tilgængeligt cykelstinetværk. Som supplement til analyserne af de trafikale forbindelser til og i Østhavnen ønskes det belyst, hvilken effekt cykelinfrastrukturen kan have på den kollektive trafik, fodgængertrafikken og på biltrafikken. Foranalysen vil belyse effekterne for alle trafikanttyper ved brug af trafikmodelberegninger i COMPASS.

Den interne trafikstruktur i Østhavnen vil blive fastlagt i en helhedsplan, hvilket vil ske i en senere planproces. Foranalysen af cykelinfrastruktur vil danne et vidensgrundlag til det efterfølgende arbejde med helhedsplanen. Helhedsplanen er ikke en del af denne foranalyse.

Foranalysen er opdelt i to dele. Del 1 udføres primært af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i samarbejde med ekstern rådgiver. Del 2 udføres hovedsageligt af ekstern rådgiver.

### Del 1

#### Redegørelse for tidligere og igangværende relevante analysearbejder

Der udarbejdes en redegørelse for det analysearbejde, der allerede er foretaget omkring metroforbindelser, Østlig Ringvej og andre trafikale forbindelser til og i Østhavnen. I





forbindelse med disse analyser er der udarbejdet en række trafikale scenarier. Hertil kommer vurderinger, der er gennemført i forbindelse med den strategiske miljøvurdering (SMV) for Østhavnen samt foranalyse af ny cykel- og gangbro mellem Ndr. Toldbod/Langelinie og Refshaleøen. Derudover pågår der et arbejde med miljøkonsekvensvurderingen (MKV) for Metrolinje M5, miljøkonsekvensvurderingen (MKV) for Østlig Ringvej samt en eventuel analyse af supplerende vejbetjening. Desuden vil foranalysen blive koordineret og udarbejdet sideløbende med de analyser, der er beskrevet i budgetnotaterne vedr. Cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen (TM125), Cykelforbedringer på Refshalevej (TM130) og Miljøkonsekvensvurdering for Refshalevej (ØK60)

Redegørelsen udgør grundlaget for det videre arbejde med foranalysen.

### Udarbejdelse af scenarier

På baggrund af redegørelsen kortlægges det, hvilke delelementer omkring cykelinfrastrukturen der skal inkluderes i foranalysen. Med udgangspunkt i kortlægningen udarbejdes to scenarier for det overordnede cykelinfrastrukturnetværk til og i Østhavnen. Scenarierne skal inkludere en etapeinddeling for udbygningen af cykelinfrastrukturen, som matcher den forventede udvikling af Østhavnen. Etapeinddelingen skal afspejle det forventede behov for cykelinfrastruktur i 2035, 2050 og 2070.

De to scenarier for det overordnede cykelinfrastrukturnetværk baseres på en række forudsætninger, fx øvrig infrastruktur, planlagt byudvikling og forventet trafikudvikling. Dette fastlægges nærmere i undersøgelsen.

## **Del 2**

### Trafikmodelberegninger

I forbindelse med MKV for Østlig Ringvej vil der blive lavet nye trafiksimuleringer og beregninger i trafikmodellen OTM. Resultatet heraf forventes at indgå i denne foranalyse og skal suppleres med beregninger i trafikmodellen COMPASS af de scenarier, der udarbejdes i del 1. Resultaterne fra OTM- og COMPASS-beregningerne benyttes derefter til at vurdere stiforbindelserne samt vurdere, hvilken effekt stiforbindelserne har på den kollektive transport, gangtrafikken og biltrafikken herunder i Østlig Ringvej. Der kan være risiko for, at resultaterne fra de to forskellige modeller ikke kan sammenlignes fuldt ud, dette vil i så fald håndteres i analysen.

### Omkostninger til anlæg og drift af stiforbindelser

Der gives et overslag på anlægsomkostninger og driftsudgifter, baseret på Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringspriser og i samråd med rådgiver, for at kunne sammenligne de forskellige løsningsforslag.

### Strategiske principper for cykelinfrastruktur

Rådgiver udarbejder strategiske principper for design og udformning af cykelinfrastruktur og -parkering på baggrund af kommunens plangrundlag og de forudsætninger, der er gældende i Østhavnen. Herunder inkluderes infrastruktur til fodgængere.

### Resultat

Foranalysen præsenteres i en rapport udarbejdet af rådgiver, der vil indeholde en beskrivelse af de to scenarier for cykelinfrastruktur med trafikmængder, prisoverslag og en beskrivelse af fordele og ulemper. Derudover vil rapporten også indeholde anbefalinger til et stinet i Østhavnen samt en vurdering af transportmiddelvalg i Østhavnen som afledt effekt af stiforbindelserne.

Foranalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt primo 2025.



Teknik- og Miljøforvaltningen er projektejer på foranalysen, der bliver gennemført i tæt samarbejde med Økonomiforvaltningen.

For hele analysen gælder, at den så vidt muligt vil blive koordineret med de andre igangværende analyser således, at analyserne kan komplementere hinanden i den videre planlægning af Lynetteholm.

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

### Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,6 mio. kr. i perioden 2023-2025.

Foranalysen forventes igangsat i oktober 2023 og afsluttet i marts 2025. Eksekvering af projekter på anlæg 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. - 2024 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Foranalyse	Anlæg	300	2.200	100		2.600
<b>Udgifter i alt</b>		<b>300</b>	<b>2.200</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>2.600</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg. Koordineringen med de øvrige analyser vedrørende Østhavnen kan medføre forsinkelser eller ændrede forudsætninger for foranalysen.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2024 p/l)	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (ekstern rådgiver)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200	1.300			1.500	1.500*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100	900	100		1.100	1.100*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>300</b>	<b>2.200</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>2.600</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

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



**Tidligere afsatte midler**

Der ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM172 Trafikale forhold ved Nordøstamager skole, Amager Øst



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en løsning på de trafikale forhold ved Nordøstamager Skole og krydsningen af Uplandsgade/Prags Boulevard til Budget 2024.

### Indhold

Med Budget 2022 blev der givet midler til anlæg af skolevejsprojekter ved Nordøstamager Skole, herunder ombygning af krydset Prags Boulevard-Uplandsgade-Strandlodsvej. Projektet er fortsat i gang og indebærer, at heller gøres større, og der etableres grøntidsforlængelse, når der er fodgængere i krydset. Projektet forventes ibrugtaget i april 2024. Budgetnotatets initiativer har til formål at øge trygheden og sikkerheden yderligere for de skolebørn, der krydser vejen for at benytte Kløvermarken til bl.a. idrætsundervisning.

#### **Initiativ 1. Etablering af hegn langs Uplandsgade (0,1 mio. kr. i anlæg)**

Det eksisterende trådhegn mellem Uplandsgade og Kløvermarken forlænges helt frem til krydset for at tilskynde skolens elever til ikke at krydse Uplandsgade udenfor signalet. Hegnet kan etableres i forlængelse af det eksisterende anlægsprojekt ved Nordøstamager Skole og vil ikke forsinke ibrugtagelsen heraf.

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

#### **Tilvalg 1. Plantning af hæk langs hegnet (0,1 mio. kr. i anlæg)**

Det er muligt at plante en hæk på enten ydersiden eller indersiden af det nye hegn. Hækken vil med tiden vokse omkring hegnet og give det et grønt udtryk. Det er ikke muligt at plante hækken uden hegnet, da hækken alene ikke har en afskærmende effekt de første år.

#### **Initiativ 2. Etablering af skoletavler (0,6 mio. kr. i anlæg)**

Der opsættes to digitale skoletavler på strækningen Uplandsgade/Prags Boulevard. Tavlerne vil i skoletiden kunne oplyse trafikanter om "børn". Evt. kan tavlerne også angive en evt. lavere hastighedsgrænse på 40 km/t. En evt. hastighedsnedsættelse skal dog koordineres med det igangværende bydækkende hastighedsprojekt og godkendes af Københavns Politi.



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

### **Initiativ 3. Hensigtserklæring**

Såfremt der ikke afsættes midler til projektet, kan der i stedet vedtages en hensigtserklæring herom.

Forslag til aftaletekst:

*Parterne er enige om, at der er behov for at skabe en trafiksikker løsning for børnene på Nordøstamager skole, når de skal hen til det grønne udeareal på Kløvermarken. Behovet forventes øget de kommende år grundet den nye transportvej for lastbiler til og fra Lynetteholm. Finansiering af foranstaltninger, der øger trafiksikkerheden i krydset, henvises til forhandlingerne om Budget 2025.*

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2024 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Driftsmidlerne skal bruges til renhold omkring og vedligehold af hegnet samt drift af de digitale skoletavler.

Initiativerne forventes ibrugtaget i juni 2024.

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

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styringsområde</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Etablering af hegn langs Uplandsgade</i>						
- Anlæg	Anlæg	120				120
- Afledt drift og vedligehold	Service	3	5	5	5	18
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>123</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>138</b>
<i>Tilvalg 1. Plantning af hæk langs hegnet</i>						
- Anlæg	Anlæg	100				100
- Afledt drift og vedligehold	Service	10	20	20	20	70
<b>Tilvalg 1 i alt</b>		<b>110</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>170</b>
<i>Initiativ 2. Etablering af to skoletavler</i>						
- Anlæg	Anlæg	600				600
- Afledt drift og vedligehold	Service	12	24	24	24	84
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>612</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>684</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>845</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>992</b>

### **Klima**

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

<b>Kilde til udledning</b>	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1	-	-	0,3
Initiativ 2	-	-	0,4



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

### Risikovurdering

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

Initiativerne skal koordineres med det igangværende projekt i krydset og etableres i forlængelse heraf.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	20				20	20*
- Udførsel, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	60				60	60*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	40				40	40*
- Projektering, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	10				10	10*
- Udførsel, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	70				70	70*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	20				20	20*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	80				80	80*
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400				400	400*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	120				120	120*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>820</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>820</b>	<b>820*</b>





Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	3	5	5	5	18	
- Vedligehold og afledt drift, tilvalg 1	TMU	1000 - Ordinær drift	10	20	20	20	70	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift	12	24	24	24	84	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>25</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>172</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		X
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		
Adresse/lokaltet: Krydset Uplandsgade/Prags Boulevard						

#### Høring

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

#### Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2022 afsat 4,5 mio. kr. til flere skolevejsprojekter omkring Nordøstamager Skole, herunder krydset Strandlodsvej-Prags Boulevard samt andre kryds.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023
Budget 2022	565	3.969
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>565</b>	<b>3.969</b>

## TM059 Reduktion af engangsemballage



### Baggrund

Med Budget 2023 blev der vedtaget følgende hensigtserklæring: "Parterne er enige om, at mængden af engangsemballage til take-away af mad og drikke i København skal reduceres. Tiltagene, bl.a. pilotforsøg med pant på take-away emballage, skal indgå i ressource- og affaldsplan. Parterne er enige om, at finansieringen henvises til kommende budgetforhandlinger". På baggrund af drøftelser i Teknik- og Miljøudvalget den 12. juni 2023 indeholder budgetnotatet fire initiativer for fremme af genbrugelig take-away emballage.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder fire initiativer, der kan bidrage til at fremme genbrugelige take-away emballager til mad og drikke i København.

En sammensætningsanalyse af affaldet i byens affaldskurve fra 2018 viste, at 12 % af affaldet i affaldskurve var plast, heraf var 53 % take-away emballage. Det er derfor estimeret, at minimum 200 tons take-away emballage hvert år ender i affaldskurve i København.

Forslagene er rettet imod hhv. byrumsløsninger og events. Derudover kan initiativerne understøtte den nuværende Ressource- og Affaldsplan 2024 (initiativ om at sikre udviklingen af cirkulære materialestrømme med høj kvalitet) og forventeligt også den kommende ressource- og affaldsplan samt Klimaplan 2035 omkring forbrugsbaseret emissioner. Initiativerne vil løbe fra 2024 til ultimo 2026.

Initiativerne kan vælges uafhængigt af hinanden, dog vil der være umiddelbare synergier imellem dem. Herudover kan initiativ 2-4 skaleres. Fælles for initiativerne er, at det skal undersøges, om der kan afsættes kommunalt areal til opstilling af returautomater.

#### **Initiativ 1. Testlaboratorie i København (2 mio. kr. årligt i 2024-2026 i service)**

Formålet med testlaboratoriet er at teste og demonstrere forskellige løsninger på returordning af genbrugelig take-away emballage. Erfaringerne kan bruges til en evt. efterfølgende skalering til øvrige relevante geografiske områder i København og til at etablere best practice scenarier i Københavns Kommune.



Der vil blive analyseret take-away affald for at forstå omfanget af emballage i fx Kødbyen. Denne analyse er grundlaget for at vurdere mængden af engangsemballage genereret i området. I løbet af projektperioden 2024-2026 vil der også blive set på effekten af det kommunikations- og nudgingmateriale, der udarbejdes. Der vil herudover blive udarbejdet miljømæssige og økonomiske analyser. Der vil blive lavet en kortlægning af materialeforbrug og CO2-effekten og vurderet kapaciteten af et system for test af en ny returordning til genbrugelige take-away emballager. Fokus i det første år af testperioden er på drikkebægre, derefter udvides det til mademballager efter behov.

### ***Initiativ 2. Innovationspulje til cafeer og restauranter, der vil afprøve genbrugeligt take-away emballage (2,9 mio. kr. årligt i 2024-2026 i service)***

Formålet med innovationspuljen er at understøtte test af forskellige innovative løsninger indenfor genbrugeligt take-away emballage rundt omkring i byen, hvor der bliver forbrugt meget engangsemballage. Innovationspuljen kan søges af alle virksomheder, hvis emballage kan ende på gader og vejsidespande. Derfor kan virksomheder som biografer, koncerthuse og lignende med et "lukket" serveringsområde ikke søge.

Ved udvikling og brug af innovationspuljen skal der fastsættes parametre og kriterier, som ansøgningerne skal opfylde. Disse parametre kan fx inkludere retningslinjer fra Plastindustriens Designguide, der fremhæver visse plasttyper og bæredygtigt design. Dette sikrer et system, der kan skaleres. Innovationspuljen sigter især mod at generere ny operationel viden, der kan kommunikeres til omverdenen og understøtte udviklingen og implementering af genanvendelige ordninger.

Støtten kan bruges til udvikling og afprøvning af koncepter til permanente eller semi-permanente genbrugssystemer. Alle virksomheder, der ønsker at ansøge, skal i testperioden udelukkende tilbyde genbrugsemballage. De virksomheder, der indgår i testen med genbrugsløsning, forpligter sig til at offentliggøre resultaterne.

### ***Initiativ 3. Megaeventpulje "Bæredygtige events i København" (1,0 mio. kr. årligt i 2024-2026 i service)***

Teknik- og Miljøforvaltningen forslår at afprøve genbrugelige mademballager ved megaevents, hvor Københavns Kommune er (med)arrangør. Initiativet skal løfte den grønne udvikling inden for eventrelaterede erhverv og skal forhåbentligt føre til blivende effekter hos samarbejdspartnere, herunder også ved de kommende events i København. Forvaltningen vil igennem partnerskaber med andre medarrangører og emballagevirksomheder teste genbrugsløsninger for både mad- og drikkeemballager.

Initiativet har fokus på løsninger for at understøtte en bæredygtig udvikling ved events. Det skal kunne omsættes til 'best practice' for konkrete løsninger. Det kan fx være afprøvning af nye bæredygtige og kommercielle teknologier samt viden og forsøg om brugeradfærd.

Resultaterne skal offentliggøres, så eventarrangører får mere viden om, hvilke gode løsninger der passer til forskellige typer arrangementer.

### ***Initiativ 4. Afholdelse af events og arrangementer på offentlige arealer til test af nye genbrugsløsninger med pant (1,4 mio. kr. årligt i 2024-2026 i service)***

Initiativet skal understøtte eventarrangører i at teste og demonstrere løsninger på en returordning af genbrugelige drikkebægre og mademballager i København med returautomater. Formålet er herudover at kortlægge borgernes adfærd og identificere tiltag, der kan motivere borgerne til at returnere deres take-away emballage. Bruger- og adfærdsanalyser skal udarbejdes for at dele viden og erfaringer med andre events og interesserede aktører.



Der vil blive udført en analyse af drikkebægre og mademballage genereret fra arrangøren for at forstå udfordringen ved at implementere en returordning. Analysen vil undersøge mængden af genereret emballage i områderne samt emballagens rejse fra udskænkingsstedet til gade-områderne.

I forbindelse med den konkrete udmøntning af initiativerne skal der i forbindelse med de enkelte tiltag ske en forudgående nærmere juridisk afklaring af kommunens handlerum og rolle i arbejdet.

## Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på i alt 5,2 mio. kr. årligt i perioden 2024-2026.

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styringsområde</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1: Testlaboratorie i København</i>						
- Projektledelse (1 årsværk)	Service	690	690	690		2.070
-Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	Service	81	81	81		243
- Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	Service	1.250	1.250	1.250		3.750
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>2.021</b>	<b>2.021</b>	<b>2.021</b>	<b>0</b>	<b>6.063</b>
<i>Initiativ 2: innovationspulje til cafeer og restauranter, der vil afprøve genbrugeligt take-away emballage</i>						
- Projektledelse (1 årsværk)	Service	690	690	690		2.070
-Kommunikations- og nudgingmateriale	Service	70	70	70		210
- Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	Service	163	163	163		489
- Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	Service	2.000	2.000	2.000		6.000
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>2.923</b>	<b>2.923</b>	<b>2.923</b>	<b>0</b>	<b>8.769</b>
<i>Initiativ 3: Megaeventpulje "Bæredygtige events i København"</i>						
- Projektledelse (1 årsværk)	Service	690	690	690		2.070
- Netværksdannelse for vidensdeling	Service	100	100	100		300
- Kommunikations- og nudgingmateriale	Service	70	70	70		210
- Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	Service	50	50	50		150
-Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	Service	97	97	97		291
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>1.007</b>	<b>1.007</b>	<b>1.007</b>	<b>0</b>	<b>3.021</b>
<i>Initiativ 4: for at få events og arrangementer afholdt på offentlige arealer til at teste nye genbrugsløsninger med pant</i>						
- Projektledelse (1 årsværk)	Service	690	690	690		2.070
- Udarbejde vejledningsmateriale	Service	100	100	100		300
- Netværksdeltagelse for vidensdeling	Service	20	20	20		60
- Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	Service	100	100	100		300
- Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	Service	447	447	447		1.341



<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>1.357</b>	<b>1.357</b>	<b>1.357</b>	<b>0</b>	<b>4.071</b>
- Besparelse, hvis alle fire initiativer vælges (3 årsværk)	Service	-2.070	-2.070	-2.070		-6.210
<b>Besparelse i alt</b>		<b>-2.070</b>	<b>-2.070</b>	<b>-2.070</b>	<b>0</b>	<b>-6.210</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>5.238</b>	<b>5.238</b>	<b>5.238</b>	<b>0</b>	<b>15.714</b>

### Klima

Den konkrete CO2-effekt kan ikke beregnes på nuværende tidspunkt og er afhængig af valg af beregningsmetode i kommende klimaplan. Budgetnotatet har en indirekte betydning for CO2-effekten.

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
Initiativ 1: Projektledelse (1 årsværk)	TMU	1000 - Ordinær drift	690	690	690		2.070
Initiativ 1: Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	TMU	1000 - Ordinær drift	81	81	81		243
Initiativ 1: Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	TMU	1000 - Ordinær drift	1.250	1.250	1.250		3.750
Initiativ 2: Projektledelse (1 årsværk)	TMU	1000 - Ordinær drift	690	690	690		2.070
Initiativ 2: Kommunikations- og nudgingmateriale	TMU	1000 - Ordinær drift	70	70	70		210
Initiativ 2: Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	TMU	1000 - Ordinær drift	163	163	163		489
Initiativ 2: Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	TMU	1000 - Ordinær drift	2.000	2.000	2.000		6.000
Initiativ 3: Projektledelse (1 årsværk)	TMU	1000 - Ordinær drift	690	690	690		2.070
Initiativ 3: Netværksdannelse for vidensdeling	TMU	1000 - Ordinær drift	100	100	100		300
Initiativ 3: Kommunikations- og nudgingmateriale	TMU	1000 - Ordinær drift	70	70	70		210
Initiativ 3: Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	TMU	1000 - Ordinær drift	50	50	50		150



Initiativ 3: Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	TMU	1000 - Ordinær drift	97	97	97		291
Initiativ 4: Projektledelse (1 årsværk)	TMU	1000 - Ordinær drift	690	690	690		2.070
Initiativ 4: Udarbejde vejledningsmateriale	TMU	1000 - Ordinær drift	100	100	100		300
Initiativ 4: Netværksdeltagelse for vidensdeling	TMU	1000 - Ordinær drift	20	20	20		60
Initiativ 4: Kortlægning, analyse af kommunikation og effekt	TMU	1000 - Ordinær drift	100	100	100		300
Initiativ 4: Økonomisk markedsdygtiggørelse af genbrugsemballage	TMU	1000 - Ordinær drift	447	447	447		1341
Besparelse, hvis alle fire initiativer vælges (3 årsværk)	TMU	1000 - Ordinær drift	-2.070	-2.070	-2.070		-6.210
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>5.238</b>	<b>5.238</b>	<b>5.238</b>	<b>0</b>	<b>15.714</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

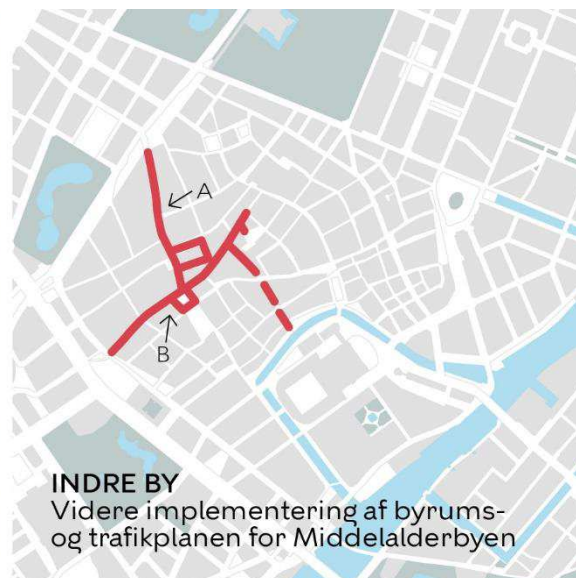
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM001a Videre implementering af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat indeholdende nye versioner af initiativ 1 og 2 fra TM001, hvor der i initiativ 1 kun indgår to flagskibsprojekter og i initiativ 2 ikke indgår cykelparkeringsforbud.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder initiativer fra Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen. Initiativerne er valgt på baggrund af den implementeringsrækkefølge, der indgår i planen, og omfatter planens første to flagskibsprojekter samt tværgående projekter. Budgetnotatet er en reduceret og tilpasset version af TM001 *Videre implementering af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By*.

### **Initiativ 1. Udarbejdelse af to foranalyser med dispositionsforslag for flagskibsprojekterne A og B (4,1 mio. kr. i anlæg)**

Med initiativ 1 udarbejdes to foranalyser med dispositionsforslag for hvert af Byrums- og trafikplanens flagskibsprojekter A og B, som kan vælges særskilt.

A – Nørregade, Dyrkøb, Bispetervet (2,1 mio. kr.)

B – Skindergade, Gammeltorv, Vestergade (2,0 mio. kr.)

I foranalysen og dispositionsforslaget for hvert projekt fastlægges den overordnede indretning og design af vejene og pladserne samt forslag til arealdisposition, som følger beskrivelsen af forslagene i Byrums- og trafikplanen.

I dispositionsforslagene præsenteres løsninger, hvor der indgår skitsetegninger, og der afdækkes forhold omkring ledningsomlægninger og -koordinering, trafikale konsekvenser, tværsprofil, vejafvanding, belægning, placering af træer mv. Som en del af udarbejdelsen indgår ligeledes borgerinddragelse.

Resultaterne af foranalyserne forelægges forventeligt Teknik- og Miljøudvalget i ultimo 2. kvartal 2025.



De kommende anlægsprojekter vil forventeligt have følgende estimerede anlægsomkostninger:

A - ca. 65-75 mio. kr.

B - ca. 45-55 mio. kr.

Estimaterne kvalificeres i forbindelse med foranalyserne. Foranalyse og anlæg af Byrums- og trafikplanens resterende syv flagskibsprojekter vil forudsætte finansiering i kommende budgetforhandlinger.

Initiativet kan nedskaleres til kun af indeholde foranalyse og dispositionsforslag for det ene af de to flagskibsprojekter.

### **Initiativ 2. Anvendelse af private bilparkeringsanlæg til cykelparkering (0,3 mio. kr. i anlæg)**

Med initiativ 2 afsættes midler til at afdække muligheden for at øge cykelparkeringskapaciteten i Middelalderbyen ved at åbne private bilparkeringsanlæg for cykelparkering, og dermed aflaste de omkringliggende gader. Afdækningen foretages i dialog med ejerne af parkeringsanlæggene og andre interessenter i området, og undersøger også adgangsforhold for cykler til parkeringskældrene fra offentligt vejareal.

Initiativet igangsættes i januar 2024, og forvaltningens rolle forventes afsluttet i juni 2025.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,4 mio. kr. i perioden 2024-2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsomkostninger i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Initiativ 1. Foranalyse og dispositionsforslag for flagskibsprojekterne A-D						
- Foranalyse projekt A	Anlæg	1.200	900	0	0	2.100
- Foranalyse projekt B	Anlæg	1.400	600	0	0	2.000
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>2.600</b>	<b>1.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.100</b>
<i>initiativ 2. Anvendelse af private bilparkeringsanlæg til cykelparkering</i>						
Projektledelse	Anlæg	100	200	0	0	300
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>100</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.700</b>	<b>1.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.400</b>

### **Risikovurdering**

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



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 1, projekt A	TMU	2000 Ordinær anlæg	800	500			1.300	1.300*
- Projektering, initiativ 1, projekt B	TMU	2000 Ordinær anlæg	1.000	300			1.300	1.300*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1, projekt A	TMU	2000 Ordinær anlæg	400	400			800	800*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1, projekt B	TMU	2000 Ordinær anlæg	400	300			700	700*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg	100	200			300	300*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>2.700</b>	<b>1.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.400</b>	<b>4.400</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: Middelalderbyen						

### Høring

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

I Budget 2023 blev der afsat 16,3 mio. kr. til nedlæggelse af 600 bilparkeringspladser, flytning og etablering af cykelparkering, ændring af ensretninger, kommunikationsindsats, før- og eftertrafiktællinger samt cykelparkeringshåndtering.

(1.000 kr., løbende p/l)	2021	2022	2023	2024	2025
Budget 2021	8.500	500			
Budget 2023			2.150	8.000	6.150
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>8.500</b>	<b>500</b>	<b>2.150</b>	<b>8.000</b>	<b>6.150</b>

### Henvisninger

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

## TM003 Fremkommelighed for gangbesværede borgere



### Baggrund

I Budget 2022 (BR den 6. oktober 2021) blev der bevilliget 1,4 mio. kr. til en foranalyse om fremkommelighed (herefter kaldt tilgængelighed) for borgere og besøgende med gangbesvær i København. Foranalysen skulle belyse, hvordan personer med gangbesvær på alle tider af døgnet kan komme rundt i København, herunder adgang til varmvandsbassiner, og tager afsæt i Teknik- og Miljøforvaltningens kortlægning af barrierer for tilgængelighed fra 2017. Foranalysen er udarbejdet i samarbejde med Handicaprådet, Ældrerådet og Københavns lokaludvalg.

### Indhold

Teknik- og Miljøudvalget fik den 19. juni 2023 forelagt resultaterne af den gennemførte foranalyse. På baggrund af foranalysen er der identificeret 13 såkaldte procestiltag, 22 mulige anlægsprojekter og tre puljer, der på tværs af København og i de enkelte bydele kan forbedre tilgængeligheden.

De 22 anlægsprojekter kan med fordel samtænkes med genopretningsprojekter, men det vurderes, at der er behov for kvalificering af anlægsudgifterne. De 13 procestiltag arbejder forvaltningen videre med at vurdere omfang og økonomi på, og det afrapporteres til Teknik- og Miljøudvalget primo 2024. Vurderingen af tiltagene og afrapportering heraf gennemføres inden for forvaltningens ramme, men implementering vil forudsætte tilførsel af midler ved senere forhandlinger. Teknik- og Miljøudvalget har på den baggrund taget til orientering, at budgetnotatet ikke indeholder finansiering til anlægsprojekter eller procestiltag, men udelukkende finansiering af de tre puljer.

Dette budgetnotat indeholder således de tre puljer, som har til formål at forbedre tilgængeligheden for svagtseende, kørestolsbrugere, dårligt gående samt byens øvrige brugere. Initiativerne vedrører etablering af ramper, etablering af sammenhængende ledelinjer, bedre tilslutninger til kommunens egne anlægsprojekter samt en indsats mod uhensigtsmæssig cykelparkering til gene for byens borgere. Endeligt indgår en pulje til ændring af lydsignalernes lyd fra bip-lyde til banke-lyde samt opsætning af lydsignaler baseret på borgerønsker.

Initiativerne kan besluttes uafhængigt af hinanden.



### **Initiativ 1. Pulje til mindre tilgængelighedstiltag (1,3 mio. kr. i anlæg)**

I dette initiativ afsættes der midler til mindre tiltag, der skal gøre det nemmere for brugere med særlige behov at færdes på veje, pladser og rekreative arealer i Københavns Kommune. Initiativet vil også resultere i en forbedret tilgængelighed for mange af kommunens øvrige brugere som f.eks. barnevognsbrugere.

Konkret kan mindre forbedringer for eksempel omfatte:

- Etablering af ramper både i form af asfaltramper og nedsænkede kantsten.
- Etablering af manglende ledelinjer, retningsfliser og opmærksomhedsfelter.
- Opsætning af bænke langs veje og stier.

Puljen kan blandt andet anvendes til at anlægge løsninger på baggrund af borgeres henvendelser og som tilkøb til allerede politisk vedtagne anlægsprojekter.

Etableringen af ramper vil ske på baggrund af en kortlægning af egnede lokationer og på baggrund af inddragelse af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Ældrerådet med henblik på at sikre, at ramperne sikrer en bedre fremkommelighed for gangbesværede borgere.

Initiativet vurderes ikke at have konsekvenser for antallet af træer eller cykel- og bilparkeringspladser.

Initiativ 1 i budgetnotatet har overlap til TM085 *En mere ældrevenlig by*, for så vidt angår initiativ 1 om ramper og initiativ 3 om bænke. De er dog ikke gensidigt udelukkende, da initiativerne i TM085 har øremærkede anvendelser til de to specifikke formål, ramper og bænke, mens nærværende initiativ 1 har et bredere anvendelsesformål for, hvordan forvaltningen vurderer, midlerne mest hensigtsmæssigt kan anvendes til at forbedre tilgængeligheden for byens brugere.

### **Initiativ 2. Pulje til cykelparkering (4,0 mio. kr. i anlæg)**

Fremkommelighedsanalysen peger på cykelparkering som en af de større adfærdsmæssige udfordringer i byen. Cykler, der parkeres uhensigtsmæssigt på f.eks. fortov og stier, ender med at blokere gangarealerne, så mennesker med gangbesvær eller handicap har svært ved at færdes i byen.

Med dette initiativ afsættes midler til en pulje til screening af placeringer for og anlæg af nye cykelparkeringspladser fordelt i København med særligt henblik på at forbedre fremkommeligheden på pladser, veje og stier samt øge tilgængeligheden til eksisterende cykelparkeringspladser.

Screeningen af udfordrende steder foretages af en rådgivervirksomhed i 2024, og anlæg udføres i 2025-2027.

I screeningsfasen inddrages lokaludvalgene for at kvalificere placeringerne af stativerne og bidrage med viden om bydelenes udfordringer med fremkommeligheden.

Screeningen tilrettelægges således, at der identificeres lokationer, hvor initiativet ikke får konsekvenser for træer eller antallet af bilparkeringspladser.

Ved Budget 2023 blev der afsat midler til en pulje til etablering af cykelparkering i byens rum på baggrund af input fra borgere. Nærværende initiativ 2 vil blive koordineret med denne pulje.





### **Initiativ 3. Pulje til forbedringer af lydsignaler (1,3 mio. kr. i anlæg)**

Med udgangspunkt i vejreglen "Universelt design - Tilgængelighed for alle" har Teknik- og Miljøforvaltningen opsat lydsignaler i en række af Københavns Kommunes signalanlæg, for at blinde og svagtseende har bedre muligheder for at krydse vejen uden hjælp fra andre. Der er opsat lydsignaler i ca. 25 % af kommunens signalanlæg. Afhængig af et lydsignals alder og type kan det afgive enten banke- eller bip-lyde. Når der er opsat lydsignaler med forskellige lydtyper i samme kryds, er det forvirrende for brugerne. Dertil er lydsignaler med bip-lyde, som i mange år var den anvendte standard, til stor gene for de omkringboende. Erfaringen er, at banke-lyde i mindre grad generer de omkringboende.

I dette initiativ afsættes midler til at opgradere lydsignaler samt at ændre eksisterende bip-lyde til banke-lyde. Herved får de blinde og svagtseende en mere ensartet og genkendelig oplevelse, når de skal krydse kommunens veje, samtidig med at de auditive gener mindskes.

Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat arbejdet med at kortlægge de eksisterende lydsignaler i Københavns Kommune. I den forbindelse indsamles information om, hvilke modeller de givne lydsignaler er, samt om lydene kan ændres fra bip-lyde til banke-lyde. Dette initiativ vil være en naturlig forlængelse af kortlægningsarbejdet. Initiativet dækker både omkostninger til mandskab, der skal udskifte lydene, samt udgifter til udskiftning af forældede lydsignaler, hvis lyde ikke kan ændres til banke-lyde. Desuden vil Teknik- og Miljøforvaltningen i højere grad end i dag kunne imødekomme borgernes ønsker til opsætning af lydsignaler på steder, hvor det ikke er muligt indenfor den nuværende driftsramme.

Initiativet vurderes ikke at have konsekvenser for antallet af træer eller cykel- og bilparkeringspladser.

### **Økonomi**

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,7 mio. kr. i perioden 2024-2027. Der skal som en konsekvens af initiativerne afsættes midler til afledt drift på årligt 0,1 mio. kr. i 2025, 0,2 mio. kr. i 2026 og 0,4 mio. kr. fra 2027 og frem primært til drift og vedligehold af cykelstativerne, graffiti-bekæmpelse samt øget besværliggjort renhold.

Både initiativ 1, 2 og 3 forventes ibrugtaget løbende frem til december 2027.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styrings- område</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>I alt</b>
<i>Initiativ 1. Pulje til mindre tilgængelighedstiltag</i>							
- Anlæg	Anlæg	40	320	320	320		1.000
- Kortlægning	Anlæg	45	100	100	100		345
- Afledt drift og vedligehold	Service		5	12	18	25	60
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>85</b>	<b>425</b>	<b>432</b>	<b>438</b>	<b>25</b>	<b>1.405</b>
<i>Initiativ 2. Pulje til cykelparkering</i>							
- Anlæg	Anlæg	350	1.200	1.100	1.350		4.000





- Afledt drift og vedligehold	Service		120	230	350	400	1.100
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>350</b>	<b>1.320</b>	<b>1.330</b>	<b>1.700</b>	<b>400</b>	<b>5.100</b>
<i>Initiativ 3. Forbedringer af lydsignaler</i>							
- Anlæg	Anlæg	40	320	320	320		1.000
- Planlægning	Anlæg	45	100	100	100		345
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>85</b>	<b>420</b>	<b>420</b>	<b>420</b>	<b>0</b>	<b>1.345</b>
<i>Synergi ved valg af både initiativ 1 og 3</i>							
- Omkostningssynergi vedr. planlægning og kortlægning	Anlæg	-22	-50	-50	-50		-172
<b>Synergi i alt ved valg af både initiativ 1 og 3</b>		<b>-22</b>	<b>-50</b>	<b>-50</b>	<b>-50</b>	<b>-0</b>	<b>-172</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>498</b>	<b>2.115</b>	<b>2.132</b>	<b>2.508</b>	<b>425</b>	<b>7.678</b>

## Klima

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Initiativ 1	-	-	1,5
Initiativ 2	-	-	3,3
Initiativ 3	-	-	0,3

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

## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Udførsel (intern), initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	40	320	320	320		1.000	1.000*
- Udgifter til bugherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	45	100	100	100		345	345*



- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	200	100				300	300*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg		1.000	1.000	1.250		3.250	3.250*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	150	100	100	100		450	450*
- Udførsel (intern), initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	40	320	320	320		1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	45	100	100	100		345	345*
- Udgifter til bygherreorganisation, synergi ved beslutning om både initiativ 1 og 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	-22	-50	-50	-50		-172	-172*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>498</b>	<b>1.990</b>	<b>1.890</b>	<b>2.140</b>	<b>0</b>	<b>6.518</b>	<b>6.518*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift. Initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift		5	12	18	25	60	
- Vedligehold og afledt drift. Initiativ 2	TMU	1000 - Ordinær drift		120	230	350	400	1.100	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>125</b>	<b>242</b>	<b>368</b>	<b>425</b>	<b>1.160</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

### Tidligere afsatte midler

Der blev ved Budget 2017 afsat 2,5 mio. kr. til kortlægning af tilgængelighed for færdselshandicappede i ti bydele; 5,0 mio. kr. til kortlægning og anlæg af højst prioriterede indsatser for færdselshandicappede i Ørestad. Kortlægningen af tilgængelighed i ti bydele viste sig at blive ca. 1,0 mio. kr. billigere end de afsatte 2,5 mio.



kr., og Teknik- og Miljøudvalget omdisponerede derfor ved møde den 19. juni 2017 disse 1,0 mio. kr. til etablering af ca. 800-1.000 ramper i hele byen.

Der blev ved Budget 2018 afsat midler til to tilgængelighedsruter: 2,7 mio. kr. til Voldgaderuten, Indre By/Christianshavn og 1,9 mio. kr. til Sjællandsgaderuten, Nørrebro.

Der blev ved Budget 2019 afsat midler til to tilgængelighedsruter: 4,4 mio. kr. til Valby Stationsruten, Valby og 5,0 mio. kr. til Lergravsruten, Amager Øst.

Der blev ved Budget 2020 afsat 5,0 mio. kr. til 500 nye københavnerbænke samt 4,8 mio. kr. til opsætning af fire københavnertoiletter.

Der blev ved Budget 2022 afsat 0,7 mio. kr. til en foranalyse af tilgængeligheden på byens legepladser samt 1,7 mio. kr. til at opgradere sansehaven i Fælledparken og legepladsen på Sundbyøster Plads.

Der blev desuden ved Budget 2022 afsat 3,0 mio. kr. til et samarbejde med private bygherrer om beboerorientering om langvarige gravearbejder og omlægning af busruter samt 1,4 mio. kr. til en bydækkende fremkommelighedsanalyse for gangbesværede borgere. Det er denne analyse, som blev afrapporteret til TMU den 19. juni 2023 og danner grundlag for dette budgetnotat.

Der blev ved Budget 2023 afsat 2,1 mio. kr. på anlæg til etablering af toilet til borgere med omfattende bevægelseshandicap.

(1.000 kr., løbende p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2017	7.500						
Budgetaftale 2018		4.600					
Budgetaftale 2019			9.400				
Budgetaftale 2020				9.800			
Budgetaftale 2022						6.800	
Budgetaftale 2023							2.100
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>7.500</b>	<b>4.600</b>	<b>9.400</b>	<b>9.800</b>	<b>0</b>	<b>6.800</b>	<b>2.100</b>

## TM039 Genopretning og vedligeholdelse af vandforsyning til søer og åer samt kloakledninger (specifik udfordring)



*Lav vandstand ved Sortedam Sø Nord*

### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 27.-28. februar et budgetnotat vedr. genopretningsplan for vandforsyning til søer og åer samt kortlægning af byens kloakker til forhandlingerne om Budget 2024 som del af budgetpakken "En by, der fungerer".

### Indhold

Budgetnotatet indeholder to initiativer. Dels konkret renovering af tekniske installationer som pumper, rør mv. som sikrer vand til byens søer og åer og dels udarbejdelse af en kortlægning af behovet for genopretning af tekniske installationer som kloakker og dræn under de grønne arealer, som kommunen ejer. I begge tilfælde er der akut behov for en renovering og udskiftning.

Byens søer og vandløb lider under jævnlige nedbrud på de tekniske installationer som følge af nedslidning og forældelse, og som medfører, at der ikke kan sikres tilstrækkelig vandstand og dermed kan søbunden komme til syne, og der kan ske en uønsket øget opblomstring af alger. Tilsvarende er installationer under parker mv. nedslidte. Desuden er der anlæg, som ikke lever op til gældende arbejdsmiljøregler.

Initiativ 2 og 3 skal anses som supplement til initiativ 1 og er derfor afhængige af, at der tildeles midler til initiativ 1. Dette da, det ikke giver mening at iværksætte de to initiativer, hvis de tekniske installationer i ferskvandssystemet ikke fungerer.



### **Initiativ 1. Genopretning og vedligeholdelse af vandforsyning til søer og åer (6,3 mio. kr. i anlæg)**

Vandforsyningen til byens søer og vandløb sikres med pumper, renseanlæg og andre tekniske installationer. Der er i alt ca. 20 større tekniske anlæg i Københavns Kommune, fx oppumpning af vand fra Harrestrup Å til Fæstningskanalen og fra Harrestrup Å til Damhussøen. De fleste anlæg er nedslidte og utidssvarende, og forvaltningen har udfordringer med at holde dem kørende. Der er jævnligt nedbrud, som blandt andet medfører synligt svigtende vandstand, specielt i Damhussøen og De Indre Søer. Forvaltningen har på den baggrund fået et stigende antal klager både over vandstand og utiltalende vand. Begge søer er målsatte til at have god økologisk tilstand og skal dermed leve op til kravene i de statslige vandområdeplaner. Svigtende vandstand vil påvirke dyrelivet, miljøtilstanden og det visuelle udtryk negativt (blotlagt søbund og øget algeopblomstring) og give anledning til manglende målopfyldelse. Desuden lever flere af anlæggene ikke op til nye arbejdsmiljøkrav, bl.a. pga. tunge løft og dårlige adgangsforhold for driftsmedarbejdere, som kan medføre påbud fra Arbejdstilsynet.

Forvaltningen har udarbejdet en plan for, hvilke renoveringer og investeringer der er nødvendige for at sikre en stabil og fremtidssikret drift af byens installationer, som sikrer vandforsyning til søer og vandløb. Der er en generelt stigende udfordring med at skaffe vand af god kvalitet til byens søer blandt andet pga. klimaforandringer og problemet bliver væsentligt større, når pumper mv. ikke fungerer.

De foreslåede tiltag vil sikre en mere stabil vandstand i De Indre Søer samt muliggøre en højere vandstand i søerne inden starten på den tørre sommerperiode. Derudover vil de medføre mere robust vandtilførsel grundet lavere risiko for driftsudfordringer. Samlet vil det have en positiv indvirkning på søernes visuelle udtryk samt over tid kunne reducere forekomsten af uønsket algeopblomstring. En sund sø vil have bundvegetation og en vis mængde alger i vandsøjlen.

Initiativet omfatter udskiftning eller renovering af en række installationer, der er udtjente, og som jævnligt har nedbrud, og som indenfor få år ikke længere vil kunne være i drift, og/eller som ikke længere lever op til nye arbejdsmiljøregler. Det omfatter bl.a. renovering af gamle pumper med tilhørende risteværk og elinstallationer ved Harrestrup Å, Peblinge Sø og Damhussøen, udskiftning af trykledningen til Fælledparksøen og renovering af afløbet fra De Indre Søer. Desuden foreslås det, at der sker en ombygning af afløbet fra Emdrup Sø. Ombygningen vil betyde, at der kan afledes mere rent vand til De Indre Søer via Lygte Å og Ladegårds Å. Initiativet omfatter derudover også midler til videoinspektion og vurdering af behov for strømpeføring af Lygte Å og Ladegårdsåen. Der er udarbejdet et andet budgetnotat (TM062) vedrørende analyse af muligheden for at åbne rørlagte vandløb. Begge budgetnotater kan vedtages samtidig.

Det forventes, at alle elementer kan indkøbes og installeres i løbet af 2024 og 2025. Det anbefales derfor, at der afsættes midler i 2024 og 2025 til renovering og forbedring af systemet. Hvis der ikke afsættes midler, vil der i stigende grad være nedbrud på systemet, som betyder, at der ikke kan fyldes vand i søerne.

### **Initiativ 2. Omlægning af afløb fra Sortedam sø Nord (5,0 mio. kr. i anlæg)**

Vandet i De Indre Søer bliver via rør ledt til Østre Anlæg. Afløbet er placeret i den sydlige del af Sortedam Sø Nord nær Sølvgade. Det bevirker, at vandet i den nordlige ende nær Østerbrogade er mere stillestående, og vandudskiftningen er reduceret sammenlignet med den sydlige del. For at forberede cirkulationen og modvirke oplevelsen af stillestående vand kan afløbet flyttes til et eksisterende bygværk nær Østerbrogade. En øget gennemstrømning af rent vand og bedre vandcirkulation kan bidrage positivt til en reduktion af algeopblomstring i Sortedam Sø Nord.





### **Initiativ 3. Rensning af vand til Damhussøen (2,5 mio. kr. i anlæg)**

Vandet i Damhussøen kommer fra Harrestrup å via en pumpestation. For at forbedre kvaliteten af det vand, der oppumpes, kan vandet ledes gennem to sedimentationsbassiner. På denne måde bundfælder partikler, hvor bl.a. fosfor og miljøfremmede stoffer kan sidde. For at forbedre tilbageholdelsen af fosfor kan Københavns Kommune, i samarbejde med bl.a. DTU Sustain, installere, teste og monitorerer såkaldte bioelektroder. I et MUDP-projekt i Søllerød Sø har denne teknologi bl.a. vist, at man kan tilbageholde fosfor i sedimentet, tilsvarende har et forsøg støttet af VILLUM-fonden påvist tilsvarende effekt i en havn.

Tilbageholdelse af fosfor vil reducere risikoen for algeopblomstring i Damhussøen og på længere sigt forberede dets visuelle udtryk og miljøtilstanden i søen. Når der ikke pumpes vand fra Harrestrup å kan vand i Damhussøen pumpes ind i sedimentationsbassinerne og derefter retur til søen. Denne recirkulation vil bidrage til at fjerne fosfor fra søen, som har en stor interne fosforpulje, som stammer dels fra det indpumpet vand fra Harrestrup å og dels fra det lokale fugleliv som tilfører en ikke uvæsentlig mængde. De nye sedimentationsbassiner anlægges på arealet omkring pumpehuset, hvor der tidligere har været sedimentationsbassiner.

Effekten vil blandt andet være at mindre algevekst, færre lugtgener og mere klart vand.

### **Initiativ 4. Kortlægning af kommunens kloaker, vandledninger og dræn (4,0 mio. kr. i service i 2024-2025)**

Manglende vedligeholdelse af Københavns Kommunes underjordiske værdier i parker, kirkegårde og naturområder har resulteret i et accelererende forfald af værdiernes stand. Derfor opleves et støt stigende behov for genopretning af kloaker, vandledninger og dræn. Det stigende behov begrundes i mange års manglende midler til planlagt vedligehold og sikring af systemerne. Dertil presses kloak- og drænsystemerne yderligt af de ændrede nedbørsmønstre og stigende regnvandsmængder, som klimaforandringerne medfører.

Kommunen er som grundejer ansvarlig for at vedligeholde kloak, vandledninger og drænsystemer på samme måde, som kommunen skal vedligeholde bygninger mv.

De underjordiske værdier som kloaker, vandledninger og dræn er i dag ikke kortlagt og tilstandsvurderet, og det samlede vedligeholdelseefterslæb kendes ikke.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er et behov for både genopretning og fremtidigt vedligehold af de underjordiske værdier på kommunens grønne områder. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at der er behov for at afsætte midler til at gennemføre en kortlægning af kommunens kloaker, vandledninger og dræn i parker og grønne arealer, som fase 1 i projektet. Kortlægning skal laves med henblik på at kunne igangsætte tilstandsvurdering i næste fase.

Kortlægningens resultater vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2025 med henblik på, at forslag til tilstandsvurderingstiltag på kommunens kloaker, vandledninger og dræn kan indgå i kommende budgetforhandlinger. Initiativerne har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykel- og bilparkeringspladser.

### **Økonomi**

Initiativ 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,3 mio. kr. i perioden 2024-2025. Der forventes ingen afledte driftsudgifter, da systemet driftes indenfor nuværende budget. Initiativet forventes løbende iværksat i 2024 og 2025 og endeligt implementeret og taget i brug ultimo 2025. Anlægsudgifterne er af en sådan størrelse, at de ikke kan dækkes af





det eksisterende budget. Løbende udskiftning i takt med at dele af udstyret (fx pumper, frekvensomformere, styringsrelæer) svigter er uforholdsmæssigt dyrt. Praktiske erfaring viser, at nyt udstyr ikke kan fungere tilfredsstillende i den nuværende og tidssvarende opsætning og dermed medfører øget vedligeholdelsesudgifter, da udstyret simpelthen svigter hurtigere end normalt forventet pga. manglende kompatibilitet.

Initiativ 2 har estimerede anlægsudgifter på 5,0 mio. kr. i perioden 2024-2025.

Initiativ 3 har estimerede anlægsudgifter på 2,5 mio. kr. i perioden 2024-2025. Anlægsudgifterne er af en sådan størrelse, at de ikke kan dækkes af det eksisterende budget. DTU Sustain mv. bidrager med faglig ekspertise, opsætning af monitorerings-/måleprogram og materialer til fremstilling af bioelektroder.

Initiativ 4 har estimerede serviceudgifter på 2,0 mio. kr. årligt i 2024 og 2025 til to årsværk samt midler til systemunderstøttelse og ekstern rådgivning. Kortlægningen forventes afsluttet i medio 2025.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Genopretnings- og vedligeholdelsesplan for vandforsyning til søer og åer</i>						
- Udskiftning eller renovering af tekniske installationer samt video-inspektion	Anlæg	3.500	2.800			6.300
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>3.500</b>	<b>2.800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.300</b>
<i>Initiativ 2. Omlægning af afløb fra Sortedam sø Nord</i>						
- Opførsel af nye tekniske anlæg, pumper og rør	Anlæg	2.500	2.500			5.000
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>2.500</b>	<b>2.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>
<i>Initiativ 3. Rensning af vand til Damhussøen</i>						
- Opførsel af nye tekniske anlæg, pumper og rør	Anlæg	1.500	1.000			2.500
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>
<i>Initiativ 4. Kortlægning af kommunens kloaker, vandledninger og dræn</i>						
- Kortlægning	Service	2.000	2.000			4.000
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>9.500</b>	<b>8.300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17.800</b>

## Klima

Indkøb af nye installationer vil medføre et mindre klimaaftryk, som vanskeligt kan opgøres. Nye pumper med videre vil medføre en mindre reduktion i energiforbruget.

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet i initiativ 1 er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 4 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Der er en mindre risiko for, at nogle af de tekniske installationer ikke kan skaffes indenfor kort tid pga. stort pres på markedet. Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 2 er ukompliceret, og der er Ingen risici forbundet hermed.



## Bevillingstekniske oplysninger

**Table 1. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. – 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel, initiativ 1	TMU	2000 – Ordinær anlæg	3.500	2.800			6.300	6.300*
- Udførsel, initiativ 2	TMU	2000 – Ordinær anlæg	2.500	2.500			5.000	5.000*
- Udførsel, initiativ 3	TMU	2000 – Ordinær anlæg	1.500	1.000			2.500	2.500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>7.500</b>	<b>6.300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.800</b>	<b>13.800</b>
<i>Serviceudgifter</i>								
- Udvikling, implementering og evaluering, initiativ 4	TMU	1000 – Ordinær drift	1.380	1.380			2.760	
- System- understøttelse og ekstern rådgivning. initiativ 4	TMU	1000 – Ordinær drift	620	620			1.240	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</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	
Adresse/lokalitet:					

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler direkte til disse formål.

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



### Baggrund

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

### Indhold

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

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

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

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



## Økonomi

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

Foranalysen forventes færdig i september 2025. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	I alt
Foranalyse	Anlæg	900	600		1.500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>900</b>	<b>600</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>

## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

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

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM121 Omlægning af arealer til vild natur på Amager Fælled



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 12. juni 2023 finansiering af omlægning af tre eller færre arealer til vild natur på Amager Fælled til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Borgerrepræsentationen vedtog den 1. december 2022 et medlemsforslag, stillet af Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti, om mere vild natur på Amager Fælled og faunapassage. Teknik- og Miljøudvalget henviste d. 12. juni 2023 finansiering af omlægning af følgende tre rekreative arealer på Amager Fælled til vild natur:

- To boldbane-arealer øst for Hekla Park ved Artillerivej
- Den landskabelige høj ved indgangen til Amager Fælled ved DR Byen
- Én modelflyvebane nord for den tværgående sti

Udgifterne forbundet med en forundersøgelse, der belyser mulighederne for en faunapassage over Vejlands Allé, er beskrevet i *TM120 Forundersøgelse vedr. muligheder for en faunapassage over Vejlands Allé*.

De tre arealer foreslås omlagt til et overdrev, hvor græs og urter til forskel fra de eksisterende græsboldbaner får lov at vokse over sommersæsonen og vil komme til at indeholde en stor diversitet af hjemmehørende planter og flere blomster og insekter. Gennemføres initiativerne 1-3, vil det medføre, at i alt 65.600 m<sup>2</sup> på Amager Fælled omlægges fra rekreative arealer til naturarealer.

Borgerrepræsentationen besluttede den 22. august 2019, at driften af alle byens boldbaner og tilhørende brugsplæner blev overført til Kultur- og Fritidsforvaltningen. På den baggrund overtog Kultur- og Fritidsforvaltningen i efteråret 2020 driften af de to boldbaner øst for Artillerivej og den landskabelige høj ved indgangen ved DR Byen med tilhørende brugsplæner inklusive græsklipning og renhold. Modelflyvebanerne driftes af modelflyveklubberne selv, hvorfor den nordlige modelflyvebane ikke indgik i overdragelsen.

Ved omlægning af boldbanerne på Amager Fælled øst for Hekla Park ved Artillerivej og den landskabelige høj til vild natur er Kultur- og Fritidsforvaltningen indstillet på, at driften af arealerne skal tilbageføres til Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med de





afsatte driftsmidler. Kultur- og Fritidsforvaltningens nuværende driftsbevilling til de to arealer er 528.000 kr. årligt.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer således, at den afledte drift af initiativerne i budgetnotatet kan finansieres via en bevillingsmæssig ændring mellem Kultur- og Fritidsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget. Som følge af at den afledte drift bliver mindre ved mere vild natur, er det vurderingen, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan drifte de tre arealer samlet for 445.000 kr. Det betyder, at afsættes der midler til alle budgetnotatets initiativer vil der være et overskud i forhold til den eksisterende driftsbevilling fra Kultur- og Fritidsforvaltningen på 30.000 kr. årligt i 2024-2025 og 83.000 kr. årligt fra 2026 og frem som kan tilgå kassen.

### ***Initiativ 1. Fra boldbaner til langt græs/overdrev øst for Hekla Park ved Artillerivej (0,2 mio. kr. i anlæg)***

De to boldbaner øst for Artillerivej på sammenlagt ca. 53.000 m<sup>2</sup> omlægges til et naturareal med karakter af overdrev jf. bilag 1.

Der findes to boldbanearealer øst for Artillerivej, som benyttes af Boldklubben Hekla til fodbold og af foreningen Spartans til amerikansk fodbold. I Budget 2023 blev der bevilget midler til at konvertere græs fodboldbanerne i Hekla Park vest for Artillerivej til kunstgræs. I lyset af de kommende forbedrede forhold for fodbold i området er BK Hekla og Kultur- og Fritidsforvaltningen indforståede med, at områderne øst for Artillerivej ophører som boldfællede, hvis der bevilliges midler til at omlægges til naturareal. Kultur- og Fritidsudvalget besluttede den 17. januar 2023, at der skulle findes en alternativ placering til Spartans, og at foreningen skulle kunne forblive på området i den mellemliggende periode. Kultur- og Fritidsudvalget godkendte den 30. marts 2023, at der placeres en bane til amerikansk fodbold i Kløvermarken, som er taget i brug, og dermed er der fundet en alternativ placering til foreningen Spartans. Begge fodboldarealer øst for Artillerivej kan derfor omlægges til langt græs med karakter af overdrev, så snart de nye kunstgræsbaner er klar til ibrugtagning (forventet ultimo 2025).

I forbindelse med omlægningen af arealet til vild natur, er det nødvendigt at afsætte midler til at bearbejde det øverste lag sportsplæne, da det har været gødet, og da de vilde græsarter og urter, som man ønsker at fremme, trives bedst i næringsfattig jord. Efter jordbearbejdning sås hjemmehørende frø ud, for at overdrevskarakteren kan indfinde sig hurtigst muligt. Herefter vil driften af området indbefatte slåning, opsamling og bortkørsel af hø en til to gange årligt, fjernelse af invasive arter, slåning af naturstier, løbende nysåning, renhold på arealerne og tømning af skraldespande.

Da kunstgræsbanerne i Hekla Park først forventes at stå færdig ultimo 2025, vil Kultur- og Fritidsforvaltningen varetage driften af de to boldbaner til og med 2025 eller frem til, at kunstgræsbanerne i Hekla Park står færdige. Herefter overdrages driften og den nuværende bevilling til Teknik- og Miljøforvaltningen – forventeligt primo 2026.

Initiativet kan ikke skaleres.

### ***Initiativ 2. Omlægning af den landskabelige høj ved indgangen til Amager Fælled***

Den landskabelige høj ved indgangen til Amager Fælled ved rundkørslen ved DR Byen på ca. 8.236 m<sup>2</sup> omlægges til langt græs med blomstrende urter (jf. bilag 1).

Højen er udlagt til friløbsområde for hunde. Det vurderes, at den anvendelse stadig kan fortsætte med en vildere, mere blomstrende vegetation. Der gøres opmærksom på, at der er planlagt en hovedindgang til Naturpark Amager ved denne indgang og mindre faciliteter til naturleg blandt andet på den landskabelige høj. Forvaltningen vurderer, at





denne aktivitet godt kan rummes i et areal med langt græs. Dog kan det være nødvendigt lokalt at ændre anvendelsen under og omkring de nye faciliteter, når de bliver realiseret. Plænearealerne ved indgangen fastholdes som kortklippet græsplæne, da de benyttes en del til leg og ophold bl.a. af lokale institutioner. Det vil ligeledes være på det plane areal, at nye bygninger til naturformidling, grejbank og toiletter vil blive placeret som en del af en ny hovedindgang til Naturpark Amager.

Omlægning af den ca. 8.236 m<sup>2</sup> landskabelige høj vurderes ikke at kræve anlægsfinansiering, da man kan lade vegetationen gro over sommersæsonen, hvorved det forventes, at blomstrende urter vil indfinde sig sammen med græsset. En slåning på kun en til to gange årligt vil medføre langt græs med større diversitet af blomstrende urter og insekter.

Driftsomkostningerne til den landskabelige høj som naturareal med tilhørende brugsplæner dækker over slåning med opsamling og bortkørsel af hø en til to gange årligt på selve højen, slåning af brugsplæner på de plane arealer, renhold, ekstra udsåning og tjek for invasive arter. Kultur- og Fritidsforvaltningens nuværende bevilling til driften af den landskabelige høj med tilhørende brugsplæner kan overføres til Teknik- og Miljøforvaltningens drift fra primo 2024.

Initiativet kan ikke skaleres.

### **Initiativ 3. Fra modelflyvning til overdrev med langt græs (0,2 mio. kr. i anlæg)**

Den nordlige modelflyvebane på Amager Fælled på ca. 4.457 m<sup>2</sup> (jf. bilag 1) omlægges fra kortklippet græsplæne til langt græs med karakter af overdrev.

Der findes i dag to baner til modelflyvning centralt på Amager Fælled, hvilket er det eneste sted i Københavns Kommune, hvor man kan flyve med modelfly. Da der ikke findes nogen alternative arealer i Københavns Kommune til modelflyvning, anbefaler forvaltningen på baggrund af dialogen med flyveklubberne, at kun den nordlige modelflyvebane omlægges, og at den sydlige bane fortsat kan benyttes til modelflyvning.

Forvaltningen har i dag ingen drift af modelflyvebanerne, da denne varetages af klubberne selv. På den nordlige bane findes et rundt asfaltareal, som skal fjernes, så der kan sås hjemmehørende frø ud.

Efterfølgende vil der vil være behov for afledt drift til slåning med opsamling og bortkørsel af materiale en til to gange årligt, renhold, ekstra såning og fjernelse af invasive arter. Gennemføres initiativ 2, kan Kultur- og Fritidsforvaltningens nuværende driftsbudget til den landskabelige høj rumme driften af den omlagte modelflyvebane.

Initiativet kan opskaleres, så begge baner omlægges til vild natur. Det vil dog betyde, at der ikke længere kan flyves med modelflyvning i København, og at driftsudgifterne vil være større.

Samlet set kan driftsudgifterne for de tre initiativer på 445.000 kr. afholdes af Kultur- og Fritidsforvaltningens nuværende driftsbevilling på 528.000 kr. via en bevillingsmæssig ændring via udvalgene. Hvis alle budgetnotatets initiativer opnår finansiering, vil der være et overskud i forhold til den eksisterende driftsbevilling fra Kultur- og Fritidsforvaltningen på 30.000 årligt i 2024-2025 og 83.000 kr. fra 2026 og frem, som kan tilgå kassen.



## Økonomi

Initiativ 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2026 til omlægning af arealet og efterfølgende udsåning af frø. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2026 og frem, eller fra så snart de nye baner i Hekla Park står færdige. Driften indbefatter slåning, opsamling og bortkørsel af hø en til to gange årligt, fjernelse af invasive arter, slåning af naturstier, løbende nysåning, renhold på arealerne og tømning af skraldespande. Den nuværende driftsbevilling fra Kultur- og Fritidsforvaltningen til boldbanerne på 0,4 mio. kr. vil forventeligt kunne overgå til Teknik- og Miljøforvaltningen fra primo 2026, såfremt der bliver afsat anlægsmidler til omlægning af arealet til vild natur, og de nye kunstgræsbaner bliver færdige som planlagt. Initiativ 1 forventes ibrugtaget i april 2026.

Initiativ 2 har driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til slåning med opsamling og bortkørsel af hø en til to gange årligt på selve højen, slåning af brugsplæner på de plane arealer, renhold, ekstra udsåning og fjernelse af invasive arter. Den nuværende driftsbevilling fra Kultur- og Fritidsforvaltningen på 0,2 mio. kr. til den landskabelige høj med tilhørende brugsplæner kan overgå fra Kultur- og Fritidsforvaltningen til drift i Teknik- og Miljøforvaltningen fra primo 2024. Initiativ 2 forventes ibrugtaget i januar 2024.

Initiativ 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2024 til fjernelse af asfalt og udsåning af frø. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til slåning med opsamling og bortkørsel af materiale en til to gange årligt, renhold, ekstra såning og fjernelse af invasive arter. Hvis initiativ 2 gennemføres, vurderes det, at udgifterne til drift af den nordlige modelflyvebane som naturområde godt kan rummes indenfor Kultur- og Fritidsforvaltningens nuværende driftsbevilling til den landskabelige høj og tilhørende brugsplæner. Initiativ 3 forventes ibrugtaget fra april 2024.

Eksekvering af projekter på anlæg i 2024-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Fra boldbaner til langt græs/overdrev øst for Artillerivej</i>						
- Omlægning af arealet og udsåning af hjemmehørende frø	Anlæg			230		230
- Afledt drift og vedligehold	Service			310	310	620
- Bevilling i KFF	Service			-363	-363	-726
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>177</b>	<b>-53</b>	<b>124</b>
<i>Initiativ 2. Omlægning af den landskabelige høj ved indgangen til Amager Fælled</i>						
- Afledt drift og vedligehold	Service	100	100	100	100	400
- Bevilling i KFF	Service	-165	-165	-165	-165	-660
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>-65</b>	<b>-65</b>	<b>-65</b>	<b>-65</b>	<b>-260</b>
<i>Initiativ 3. Fra modelflyvning til overdrev med langt græs</i>						
- Fjernelse af asfalt og udsåning af hjemmehørende frø	Anlæg	170				170
- Afledt drift og vedligehold (midler flyttes fra bevilling i KFF, såfremt initiativ 1 og/eller 2 vælges)	Service	35	35	35	35	140
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>205</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>310</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>140</b>	<b>-30</b>	<b>147</b>	<b>-83</b>	<b>174</b>



## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat risikotillæg til anlægsomkostningerne. Det skyldes, at de to initiativer med anlægsomkostninger til omlægning af to arealer til vild natur er ukomplicerede at gennemføre. Dog kan initiativ 1 med omlægning af de to boldbanearealer risikere at blive forsinket, hvis arbejdet med etableringen af kunstgræsbanerne i Hekla Park bliver forsinket, hvorved der fortsat er behov for, at de lokale fodboldklubber kan benytte banerne, frem til at kunstgræsbanerne kan tages i brug.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tablet 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	I/U	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Initiativ 1. Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			200		200	200*
- Initiativ 1. Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			30		30	30*
- Initiativ 3. Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	150				150	150*
- Initiativ 3. Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	20				20	20*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>170</b>	<b>0</b>	<b>230</b>	<b>0</b>	<b>400</b>	<b>400*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Initiativ 1. Afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U			310	310	620	
- Initiativ 1. Bevilling i KFF	KFU	1060 - Service	U			-363	-363	-726	
- Initiativ 2. Afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U	100	100	100	100	400	
- Initiativ 2. Bevilling i KFF	KFU	1060 - Service	U	-165	-165	-165	-165	-660	
- Initiativ 3. Afledt drift (midler flyttes fra bevilling i KFF, såfremt initiativ 1 og/eller 2 vælges)	TMU	1000 - Ordinær drift	U	35	35	35	35	140	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>-30</b>	<b>-30</b>	<b>-83</b>	<b>-83</b>	<b>-226</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	x
Adresse/lokalitet: Øst for Hekla Park ved Artillerivej, Den landskabelige høj ved indgangen til Amager Fælled ved rundkørslen ved DR Byen, Den nordlige modelflyvebane på Amager Fælled					



### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

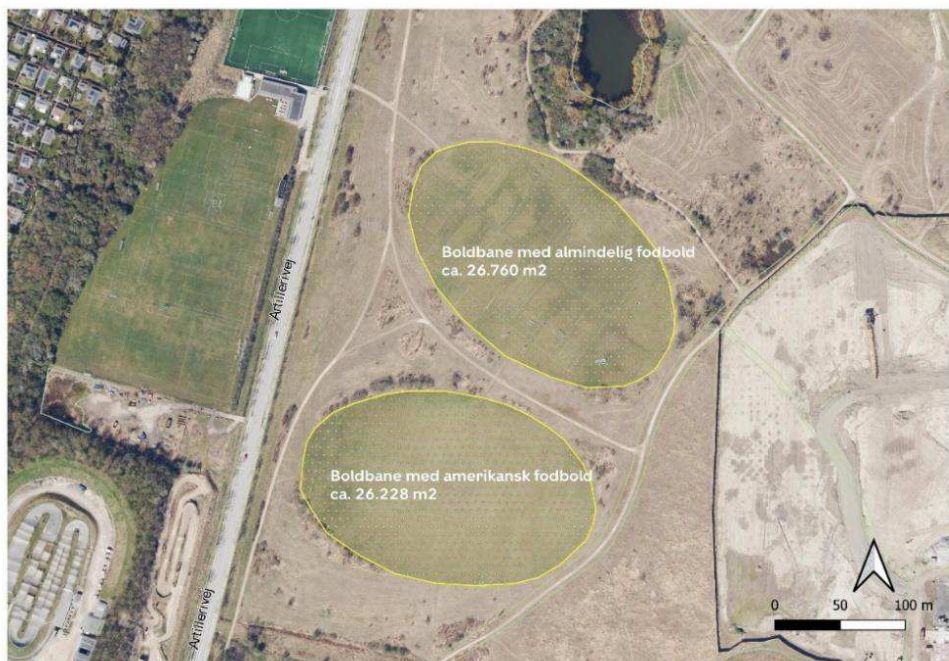
### Bilag

Bilag 1. Oversigt over de tre arealer, der omlægges til natur med karakter af overdrev.



## Bilag 1 - Oversigt over de tre arealer, der omlægges til natur med fælledgræs og blomstrende urter

Kort 1. De to boldbaner øst for Artillerivej (initiativ 1)



05-07-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 3312

Dokumentnummer i F2  
92815

Sagsnummer i eDoc  
2023-0073903

Kort 2. Den landskabelige høj og modelflyvebanen nord for tværgående sti (initiativ 2 og 3)



Parker, Kirkegårde og Renhold  
Njalsgade 17  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

## TM139 Nye toiletter og omklædning til Bellahøj Friluftsscene



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat vedr. nye toiletter og omklædning til Bellahøj Friluftsscene til forhandlingerne om Budget 2024.

Ved Budget 2018 blev der afsat 6,0 mio. kr. til forbedring af trapper, siddepladser og scenegulvet på Bellahøj Friluftsscene. Bellahøj Friluftsscene er i dag åben for alle og for alle typer af arrangementer. Kapaciteten er omkring 2.000 tilskuere. Teknik- og Miljøforvaltningen står for administrationen af scenen og gav tilladelse til ni arrangementer i 2022.

Bellahøjparken er fredet i henhold til Naturfredningslovens bestemmelser. Parken må ikke bebygges, og terrænet og vegetationens udstrækning må ikke ændres. Bellahøjparken er også tillige fortidsmindefredet, hvilket begrænser bebyggelse og terrænændring inden for 100 meter fra fire gravhøje.

### Indhold

I Bellahøjparken, Solkrogen 8, findes en ældre toiletbygning bestående af et handicapvenligt toilet, en dameafdeling med fire toiletbåse og en herreafdeling med to toiletbåse og pissoir. Det handicapvenlige toilet er i god stand, men de øvrige toiletter samt bygningen som helhed er nedslidte og utidssvarende. Desuden er de øvrige toiletter følsomme overfor hærværk på grund af kummernes udformning og dybt liggende vandlås, som medfører høje omkostninger til udbedringer ved fx tilstopning. Toiletterne er heller ikke frostsikret. Derfor er de øvrige toiletter permanent lukket, og det vil ikke kunne svare sig økonomisk at renovere dem.

Det permanente toiletbehov i Bellahøjparken vurderes at være dækket med det eksisterende handicapvenlige toilet, der ligesom andre parktoiletter er åbent fra april til oktober. Såfremt der er ønske om, at toiletkapaciteten skal øges under arrangementer eller permanent, er det nødvendigt at etablere en ny toiletbygning.

Det gælder generelt for arrangementer i Københavns Kommune, at arrangørerne selv er forpligtet til at sørge for den fornødne toiletkapacitet og faciliteter til optrædende osv. Der er krav om ét toilet pr. 100 gæster, jf. arrangementstilladelsens vilkår. Dette sker typisk ved leje af midlertidige toiletter, pavilloner osv. hos private leverandører.





Budgetnotatet beskriver to gensidigt udelukkende scenarier for faciliteter ved Bellahøj Friluftsscene. Med begge scenarier etableres nyt standardtoilet, indeholdende to kønsneutrale toiletter, et pissoir og et handicapvenligt toilet, hvilket øger toiletkapaciteten under svarende til kravet ved arrangementer med op til 400 deltagere. Dermed er arrangørerne forpligtet til at sørge for yderligere toiletkapacitet til arrangementer med over 400 deltagere. Med scenarie to etableres også omklædningsfaciliteter i bygningen. Scenarierne kan ikke skaleres. Etableres der ekstra toilet- og/eller omklædningsfaciliteter til brug ved arrangementer, forudsættes det, at det skrives ind i arrangementstilladelserne, at arrangørerne oppebærer bl.a. erstatningsansvar ved skader på faciliteterne.

Som et tilvalg til de to scenarier, kan det vælges at afsætte driftsmidler (initiativ 1) til, at toiletterne også kan holdes åbne for parkens brugere, når der ikke er arrangementer.

### **Scenarie 1. Et nyt standardtoilet (2,5 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)**

Der etableres et standardtoilet til helårsdrift. Det forudsætter af hensyn til fredningen, at den gamle bygning nedrives. Det nye standardtoilet indeholder to kønsneutrale toiletter, et pissoir og et handicapvenligt toilet.

Det handicapvenlige toilet holdes permanent åbent for at imødekomme hverdagsbrug i parken. Forudsætningen for at åbne de resterende toiletter i forbindelse med arrangementer er, at åbningen og lukningen kun iværksættes ved arrangementer, som har fået tilladelse.

Der afsættes midler til nedrivning af den gamle bygning og til etablering af et nyt standardtoilet. Derudover skal der afsættes midler til rengøring, drift og vedligeholdelse af toilettet samt administration til åbning/lukning af toiletterne og tilsyn.

### **Scenarie 2. Ny toiletbygning indeholdende omklædningsfaciliteter (6,7 mio. kr. i anlæg i 2024-2025)**

Der etableres en mindre bygning i pavillonstørrelse med toiletter og omklædningsfaciliteter til brug ved arrangementer. Det forudsætter jf. fredningen, at den gamle toiletbygning nedrives. Den nye bygning indeholder toiletfaciliteter som i scenarie 1. Der bliver herudover etableret omklædningsfaciliteter med eget toilet, men uden bruser. Omklædning indeholder også skabe, spejle, en bænk og en håndvask.

Det handicapvenlige toilet holdes permanent åbent for at imødekomme hverdagsbrug i parken, mens de resterende toiletter og omklædningsfaciliteterne kun åbnes ved arrangementer, som har fået tilladelse.

Der afsættes midler til nedrivning af den gamle bygning og etablering af en ny bygning med toilet- og omklædningsfaciliteter. Der afsættes ligeledes midler til rengøring af faciliteterne samt til drift og vedligeholdelse af bygningen. Derudover afsættes der midler til administration til henholdsvis åbning/lukning af toiletterne samt til tilsyn.

### **Initiativ 1. Øget drift af nye toiletter (0,2 mio. kr. årligt i service)**

Bliver der afsat midler til enten scenarie 1 eller 2 og dermed opført nye toiletter, kan der afsættes midler til øget drift af toiletterne, så alle de nye toiletter kan holdes åbne året rundt til alle besøgende i parken.

## **Økonomi**

Scenarie 1, inkl. Initiativ 1, har estimerede anlægsgifter på 2,5 mio. kr. i 2024-2025. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,1 mio. kr. i 2026 og frem til rengøring og administration. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte



driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til graffiti-frensning, vedligehold, el og vand. Projektet forventes ibrugtaget ultimo 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1. Et nyt standardtoilet til arrangementer</i>						
- Etablering af en toiletbygning, inkl. nedrivning	Anlæg	750	1.728	0	0	2.478
- Rengøring af toiletter	Service	0	0	87	87	174
- Administration	Service	0	0	50	50	100
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	0	150	150	300
<b>Udgifter i alt, scenarie 1</b>		<b>750</b>	<b>1.728</b>	<b>287</b>	<b>287</b>	<b>3.052</b>
<i>Initiativ 1. Øget drift af toiletter</i>						
Midler til rengøring	Service	0	0	162	162	324
<b>Udgifter i alt, initiativ 1</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>162</b>	<b>324</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>750</b>	<b>1.728</b>	<b>449</b>	<b>449</b>	<b>3.376</b>

Scenarie 2, inkl. Initiativ 1, har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,7 mio. kr. i 2024-2025. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,2 mio. kr. i 2026 og frem til rengøring og administration. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til graffiti-frensning, vedligehold, el og vand. Projektet forventes ibrugtaget ultimo 2025.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2. En ny bygning til faciliteter ved arrangementer</i>						
- Etablering af en facilitetsbygning, inkl. nedrivning	Anlæg	667	6.005	0	0	6.672
- Rengøring	Service	0	0	113	113	226
- Administration	Service	0	0	50	50	100
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	0	175	175	350
<b>Udgifter i alt, scenarie 2</b>		<b>667</b>	<b>6.005</b>	<b>338</b>	<b>338</b>	<b>7.348</b>
<i>Initiativ 1. Øget drift af toiletter</i>						
Midler til rengøring	Service	0	0	162	162	324
<b>Udgifter i alt, initiativ 1</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>162</b>	<b>324</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>667</b>	<b>6.005</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>7.672</b>

### Risikovurdering

Der er risiko for, at de nødvendige dispensationer og godkendelser til etablering af en ny bygning i parken ikke opnås.



Scenarie 1 vurderes kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Dette da især de underjordiske forhold ikke kendes, samt at der kan opstå udfordringer ifm. fredningen.

Scenarie 2 vurderes kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg og 50 % til uforudsete udgifter.

## Bevillingstekniske oplysninger

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

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	1.228	0	0	1.728	<b>1.728*</b>
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	150	300	0	0	450	<b>450*</b>
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100	200	0	0	300	<b>300*</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>750</b>	<b>1.728</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.478</b>	<b>2.478*</b>
<i>Serviceudgifter</i>								
- Rengøring, scenarie 1	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	87	87	174	
- Årsværk til administration	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	50	50	100	
- Rengøring, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	162	162	324	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>299</b>	<b>299</b>	<b>598</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Afledt drift og vedligeholdelse	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	150	150	300	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>300</b>	



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

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførsel	ØU	3170 - KEJD anlæg	0	5.184	0	0	5.184	
- Projektering	ØU	3170 - KEJD anlæg	463	518	0	0	981	463*
- Udgifter til bygherreorganisation	ØU	3170 - KEJD anlæg	204	303	0	0	507	204*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>667</b>	<b>6.005</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.672</b>	<b>667*</b>
<i>Serviceudgifter</i>								
- Rengøring, scenarie 2	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	113	113	226	
- Årsværk til administration	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	50	50	100	
Rengøring, initiativ 1	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	162	162	324	
<b>Serviceudgifter i alt</b>					<b>325</b>	<b>325</b>	<b>650</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Afledt drift og vedligehold	TMU	1000 - Ordinær drift	0	0	175	175	350	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>175</b>	<b>175</b>	<b>350</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	x Vanløse	Amager Vest	
Adresse/lokalitet: Bellahøjparken, 2700 Brønshøj					

#### Høring

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



**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM151 Etablering af hundegård ud for Sønder Boulevard 18-28



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om etablering af en hundegård ud for Sønder Boulevard 18-28 til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

På Vesterbro findes der i dag to områder på hver især 50 m<sup>2</sup>, hvor hundene kan løbe frit. Med budgetnotatet etableres en indhegnet hundegård ud for Sønder Boulevard 18-28. Området ligger på den grønne strækning af Sønder Boulevard lige ud til Skelbækgade. Såfremt der afsættes midler, vil Teknik- og Miljøforvaltningen høre relevante, lokale aktører herunder lokaludvalget og Metroselskabet i forbindelse med etablering af en hundegård.

### Etablering af hundegård på Sønder Boulevard 18-28

Budgetnotatet går på to scenarier; en stor og en mindre hundegård.

#### **Scenarie 1. Etablering af hundegård på 530 m<sup>2</sup> (0,3 mio. kr. i service i 2024)**

Initiativet tager udgangspunkt i, at området på 530 m<sup>2</sup> indhegnes med et 100-120 cm højt panelhegn med indgangslåge i den sydlige ende. Hundegården indrettes med de eksisterende græsarealer og træer, mens den nuværende flisebelægning fjernes og erstattes med slotsgrus. Der opsættes to bænke og en affaldskurv inden for hegnet. Foruden selve hegnet vil det være nødvendigt at etablere tre rækker chaussese sten under hegnet for at undgå, at der vokser ukrudt op i hegnet. Metroselskabets udluftningsrist bliver indhegnet med et 100-120 cm højt panelhegn for at beskytte hundenes poter.

Etablering af en hundegård på 530 m<sup>2</sup> forventes at medføre et så stort slid på arealet, at græsset ikke længere kan opretholdes, og arealet forventes derved at miste en stor del af sit grønne udtryk.

Initiativet har ingen konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering.

#### **Scenarie 2. Etablering af hundegård på 230 m<sup>2</sup> (0,2 mio. kr. i service i 2024)**

Scenariet tager udgangspunkt i, at kun den sidste ende af området i scenarie 1 indhegnes til hundegård. Det bliver en væsentlig mindre hundegård på ca. 230 m<sup>2</sup> med et langt større slid. Området indhegnes med et 100-120 cm højt panelhegn med indgangslåge i den sydlige ende. Hundegården indrettes med de eksisterende græsarealer og træer. Der opsættes en bænk og en affaldskurv inden for hegnet. Foruden selve hegnet vil det være nødvendigt at etablere tre rækker chaussese sten under hegnet for at undgå, at der vokser ukrudt op i hegnet.





Arealet gøres i dette scenarie mindre for at undgå metroristen, jf. nedenstående risikovurdering.

Etablering af en hundegård på 230 m<sup>2</sup> forventes at medføre et så stort slid på arealet, at græsset ikke længere kan opretholdes, og arealet forventes derved at miste en del af sit grønne udtryk.

Initiativet har ingen konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering.

### Økonomi

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,3 mio. kr. i 2024. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2024 og 0,02 mio. kr. årligt i 2025 og frem til tømning af affaldskurven samt vedligeholdelse af hundegården.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Etablering af hundegård på 530 m<sup>2</sup></i>						
Opsætning	Service	334				334
Afledt drift og vedligehold	Service	12	25	25	25	87
<b>Udgifter i alt</b>		<b>346</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>421</b>

Scenarie 2 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2024. Der skal som en konsekvens af initiativet afsættes afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2024 og 0,02 mio. kr. årligt i 2025 og frem til tømning af affaldskurven samt vedligeholdelse af hundegården.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Etablering af hundegård på 230 m<sup>2</sup></i>						
Opsætning	Service	237				237
Afledt drift og vedligehold	Service	11	23	23	23	80
<b>Udgifter i alt</b>		<b>248</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>317</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet i scenarie 1 vurderes at være kompliceret. Det skyldes, at Metroselskabet har en 25 m<sup>2</sup> stor udluftningsrist på arealet. Metroselskabet accepterer, at risten bliver indhegnet ifm. etablering af en hundegård, da udluftningen godt kan betjenes nedefra. Dog er der stadig en risiko for, at Metroselskabet ude i fremtiden får brug for at kunne betjene udluftningsristen fra oven, og at indhegningen således er i vejen.

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet i scenarie 2 vurderes at være ukompliceret.



## Bevillingstekniske oplysninger

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

Service (1.000 kr. - 2024 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Etablering af hundegård	TMU	1000 - ordinær drift	334				334
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>334</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>334</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - ordinær drift	12	25	25	25	87
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>12</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>87</b>

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

Service (1.000 kr. - 2024 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Etablering af hundegård	TMU	1000 - ordinær drift	237				237
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>237</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>237</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - ordinær drift	11	23	23	23	80
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>11</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>80</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

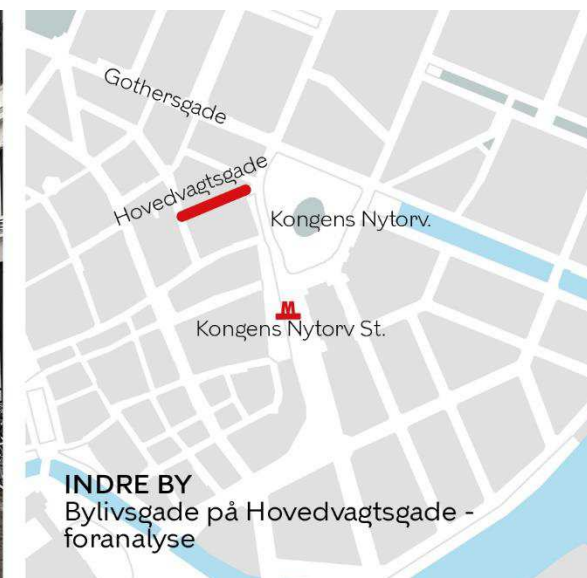
### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til det konkrete formål.

## TM174 Bylivsgade på Hovedvagtsgade, Indre By - foranalyse



### Baggrund

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

### Indhold

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

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

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

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

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



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

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

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

### Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i perioden 2024-2025. Foranalysen forventes færdig i maj 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Foranalyse	Anlæg	550	250			800
<b>Udgifter i alt</b>		<b>550</b>	<b>250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>800</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

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

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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



### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM127 Foranalyse om fremtidens Grøndalspark - med åbent vand, Grøndalsrute, rekreative funktioner og øget biodiversitet i synergi med skybrudssikring, Vanløse



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget blev på deres møde den 19. juni 2023 orienteret om mulige byrumstiltag i forbindelse med allerede igangsatte skybrudsprojekter.

Udvalget henviste på mødet en foranalyse af byrumstiltag, mulighederne for etablering af åbent vand i parken samt implementering af den Grønne Cykelrute Grøndalsruten til forhandlingerne om Budget 2024. Såfremt et anlægsprojekt pba. resultaterne af foranalysen finansieres ved senere forhandlinger, kan anlægsprojektet etableres i synergi med skybrudsprojektet KV53 Grøndalsparken.

### Indhold

Skybrudsprojektet Grøndalsparken (BR 22. juni 2017) består af en række oversvømmelsesarealer, der etableres ved hjælp af terrænændringer i Grøndalsparken. Etableringen vil være omfattende, og efterfølgende vil der kun stå vand i parken i forbindelse med skybrud. Arealerne kan imellem skybrud anvendes til andre formål, der med fordel vil kunne etableres samtidig med etableringen af skybrudsprojektet, da parken alligevel er delvist gravet op.

Grøndalsparken løber som en sammenhængende 3,5 km grøn korridor fra Damhussøen i vest til Borups Allé i øst kun afbrudt af Flintholm Station og to krydsende veje (C. F. Richs Vej og Jernbane Allé). Parkens bredde varierer mellem 10 og 100 meter og giver et vekslende forløb af små tætte rum og store åbne rum med langt græs afgrænset af store træer. Komplexiteten i spillet mellem forskellige projektmuligheder og behov samt parkens varierende bredde er afgørende for, at foranalysen skal behandle en række udfordringer samtidig. I foranalysen vil det blive vurderet, hvordan projekterne påvirker parkens landskabelige udtryk, træer, fredning m.m. Foranalysen vil også se på, hvordan pladsen i parken kan disponeres på de smalle dele af strækningen, hvor pladsen er begrænset.





Foranalysen er nødvendig, da der grundet ovenstående forhold skal undersøges forskellige scenarier for et anlægsprojekt og afdækkes forskellige forhold, der har indflydelse på disponeringen af arealerne i parken og prisen på et anlægsprojekt.

Foranalysen vil indeholde:

- Omverdensinddragelse om ønsker og visioner for parken.
- Afklaring af mulighederne for at have åbent rekreativt vand i parken.
- Afklaring af forløb og implementering af Den Grønne Cykelrute Grøndalsruten.

Foranalysen skal undersøge og afdække mulighederne for flere forskellige tiltag og bl.a. indeholde Københavnerdialog, der har til hensigt at afdække den eksisterende brug af parken samt belyse visioner og ønsker til den fremtidige brug af parken. Resultaterne af dialogen kan danne grundlag for et anlægsprogram, hvis der efterfølgende afsættes byrumsmidler.

I bunden af Grøndalsparken i hele dens udstrækning løber et rør, hvori Grøndalsåen tidligere løb og ledte vand til Ladegårdsåen og derfra til De Indre Søer. Røret er i dag stort set tørlagt, men planlægges anvendt til håndtering af hverdagsregn fra oplandet, som en del af klimatilpasning- og skybrudssikringen af området i både Frederiksberg og Københavns Kommune.

Foranalysen skal undersøge om og hvordan hverdagsregnen, der ledes til Grøndals å-røret, kan anvendes til at skabe et åbnet vandspejl på overfladen i Grøndalsparken og give forslag til, hvorledes vandet kan indpasses i parken. Det skal undersøges og vurderes, om der er nok afkoblet hverdagsregn til at sikre et permanent vandspejl og minimumsvandføring, eller om der i perioder skal tilføres vand, og hvordan dette kan ske. Desuden skal de myndighedsmæssige forudsætninger for at føre vandet til Grøndals å-røret og derfra videre til Ladegårds å og De Indre Søer afklares. Der kan desuden være særlige anlægstekniske udfordringer de steder, hvor røret løber under C.F. Richs Vej, Flintholm St. og Jernbane Allé, der også skal afklares.

Selve Grøndals å-røret er ejet af Københavns Kommune og den omdannelse af det, der skal muliggøre, at det kan håndtere den afkoblede hverdagsregn, er i sig selv et skybrudsprojekt, der forventes igangsat med Projektpakke 2024 for skybrudsprojekter ultimo 2023, og som finansieres af HOFOR's spildevandstakster.

Grøndalsruten er en planlagt Grøn Cykelrute, der løber fra Nørrebro Station i øst til Damhussøen i vest. Den centrale del af Grøndalsruten løber gennem Grøndalsparken, men er endnu ikke anlagt som cykelrute. Københavns Grønne Cykelruter løber adskilt fra den øvrige trafik i grønne omgivelser eller på mindre trafikerede veje og er en del af et større rutenet. De Grønne Cykelruter har fokus på rolige og trygge cykelforhold og kan bruges både rekreativt og af pendlere.

Foranalysen skal afklare mulighederne for cykelrutens placering i Grøndalsparken, og hvorledes den Grønne Cykelrute kan samtænkes med etableringen af skybrudsprojektet i selve parken. Desuden skal det bl.a. afklares, hvor mange cyklister der kan forventes at bruge ruten, hvordan cykelruten i parken kobles til det omkringliggende vejnet, hvorledes cyklister bedst krydser eller føres under de store tværgående veje som C.F. Richs Vej og Jernbane Allé, der i dag bryder parkens sammenhængende forløb.

Foranalysen har ikke konsekvenser for antallet af bilparkeringspladser, cykelparkeringspladser eller træer.

Teknik- og Miljøudvalget forventes forelagt foranalysens resultater primo 2025.



Et kommende anlægsprojekt estimeres samlet at koste mellem 20-100 mio. kr. inkl. både underføring under C.F. Richs Vej og evt. Jernbane Allé og etablering af den samlede Grønne Cykelrute. Projektet vil kunne opdeles i flere etaper.

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 17. april 2023 finansiering af en analyse af muligheder for at åbne rørlagte vandløb i hele byen til forhandlingerne om Budget 2024 (TM062). Fokus i denne analyse vil ligge bredt på en vurdering af det samlede vandkredsløb i København, hvorimod foranalysen af Grøndalsparken vil forholde sig specifikt til de fysiske forhold og planlagte projekter i Grøndalsparken. Hvis der afsættes midler til både denne foranalyse og TM062, vil de blive koordineret, ligesom foranalysen vil blive koordineret med den igangværende udarbejdelse af en udviklingsplan for parken.

### Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,8 mio. kr. i perioden 2023-2025. Foranalysen er færdig i februar 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg 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. - 2024 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	I alt
Foranalyse på fremtidens Grøndalspark	Anlæg	200	1.400	200	1.800
<b>Udgifter i alt</b>		<b>200</b>	<b>1.400</b>	<b>200</b>	<b>1.800</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Rådgiverydelser/ foranalyse	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100	1.000	100	1.200	1.200*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100	400	100	600	600*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>200</b>	<b>1.400</b>	<b>200</b>	<b>1.800</b>	<b>1.800</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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



### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2011 afsat 18,9 mio. kr. til at genåbne Grøndals Å. Projektet blev efterfølgende sat i bero, for at det kunne blive tænkt sammen med skybrudssikringen (TMU 16. december 2013). Der blev i Budget 2013 afsat 3,2 mio. kr. til anlæggelse af Grøndalsruten i Grøndalsparken, som skulle koordineres med en åbning af åen og bl.a. krydse Jernbane Allé. Begge projekter blev sat i bero mhp. at afvente og senere koordinere med skybrudsprojektet i parken. Begge projekter og bevillingen blev annulleret (BR 24. august 2017) pga. forsinkelsen.

Foranalysens undersøgelser og resultater skal forholde sig til rammerne defineret af skybrudsprojektet KV53 Grøndalsparken (BR 22.juni 2017), der blev igangsat med en anlægsøkonomi på 49,5 mio. kr., der finansieres af HOFOR's spildevandstakster.

## TM143 En mere ren by



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en mere ren by til Budget 2024.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder fire initiativer:

- 1) Ofte renhold af byens fortove,
- 2) Ofte tømning af affaldskurve og flere affaldskurve og askebægre
- 3) Flere fleksible toiletfaciliteter.
- 4) Forlængelse af bevillingen til midlertidige toiletfaciliteter fra Restaurations- og Nattelivsplanen 2021.

Service niveauerne for renholdelse af byen er den 30. maj 2022 fastlagt af Teknik- og Miljøudvalget til 4 på en skala fra 1-5, hvor 5 er bedst, og hvor der tilstræbes et ensartet serviceniveau på tværs af byen. Kvalitetsmålingen i 2022 viser et opnået renholdelsesniveau på omkring 4 på tværs af byen. Initiativerne 1 og 2 i dette budgetnotat kan lokalt øge serviceniveauet til over 4 og vil dermed principielt ændre den politiske beslutning om et ensartet niveau på 4 i hele byen. Serviceniveauet forventes dog ikke øget til niveau 5.

#### **Initiativ 1. Ofte renhold af byens fortove (7,1 mio. kr. årligt i service)**

I København har borgerrepræsentationen jf. vejloven overdraget renholdelsen af byens fortove til tilstødende grundejer samt besluttet den såkaldte fortovsordning, hvor de mest belastede dele af fortovene i Indre By og i brokvarterene renholdes af kommunen mod betaling fra de tilstødende grundejere, så der sikres ensartet og regelmæssigt renhold. Indsatsen udføres konkret af en privat entreprenør, som jf. kontrakten med forvaltningen skal udføre mindst et dagligt tilsyn med renhold efter behov til et renholdelsesniveau på 4.

Med initiativet etableres en helårlig indsats med øget renholdelse af byens mest belastede fortove (de såkaldte A-gader i fortovsordningen) hvorved der fortages skattefinansieret renholdelse på de mest belastede tidspunkter som supplement til den grundejerfinansierede renholdelse indeholdt i fortovsordningen. Den kommunale renholdelse foretages som en ekstra fejning af fortovene i de tidlige aftentimer på torsdage, fredage og lørdage.

Initiativet forventes ibrugtaget i sidste kvartal 2024 efter gennemført udbud.



Initiativet kan nedskaleres til kun at omfatte fortovsordningens A-gader indenfor middelalderbyen, som er et af de mest besøgte områder af byen, bl.a. i forbindelse med turisme og med nattelivet. (4,5 mio. kr. årligt i service).

### **Initiativ 2. Ofte tømning af affaldskurve, flere affaldskurve og askebægre**

Der er i København ca. 5.000 affaldskurve, som tømmes med forskellig frekvens.

Med de nedenstående tre delinitiativer a, b og c etableres en helårlig indsats ved hotspots med behov for øget renholdelse på tværs af hele byen med flere tømninger af affaldskurve og flere affaldskurve. Indsatsen justeres løbende efter, hvor der opstår hotspots i byen. Desuden indeholder initiativet en indsats med påsætning af askebægre på flere affaldskurve. Der er samlet tale om mindre ændringer, som forvaltningen ikke forventer påvirker serviceniveauet. De tre delinitiativer kan skaleres og gennemføres uafhængigt af hinanden.

#### **Initiativ 2a. 300 ekstra tømninger af affaldskurve (2,2 mio. kr. årligt i service i 2024 og 2025, herefter 1,5 mio. kr. årligt)**

Der afsættes midler til, at der kan gennemføres 300 ekstra tømninger af eksisterende affaldskurve efter behov ved hotspots. Midlerne dækker udgifter til medarbejderressourcer og indkøb af supplerende maskinel til tømning. Der afsættes midler til projektledelse i de første to år til etablering af en driftspraksis for den løbende vurdering af behovet og justering af indsatsen. Indsatsen skal koordineres med øvrige indsatser for tømning af affaldskurve i hotspots herunder Nattelivsplanen.

#### **Initiativ 2b. Opsætning af 100 nye, mobile affaldskurve (1,0 mio. kr. i anlæg, 0,9 mio. kr. i service årligt i 2024 og 2025 og herefter 1,0 mio. kr. årligt i service)**

Der indkøbes 100 flytbare affaldskurve, samt supplerende materiel til tømning. De flytbare affaldskurve som opstilles efter behov og under hensyn til adgangsforhold, arbejdsmiljøkrav mv. Indsatsen skal koordineres med øvrige indsatser for ekstra affaldskurve i hotspots herunder Nattelivsplanen.

#### **Initiativ 2c. Askebægre på 500 eksisterende affaldskurve (1,4 mio. kr. i anlæg, 1 mio. kr. årligt i service)**

Ca. 85 % af det henkastede affald er cigaretskod. Der er i forvejen monteret askebægre på ca. 100 af byens affaldskurve. Med denne indsats påmonteres askebægre på yderligere 500 af byens affaldskurve med fokus på hotspotområder. I forbindelse med opsætning af askebægre inddrages Sundheds- og Omsorgsforvaltningen med henblik på eventuel kommunikation via eksempelvis klistermærke med henvisning til Stoplinjen eller lignende, der understøtter visionen om Røgfrit København 2025.

### **Initiativ 3. Flere fleksible toiletfaciliteter i byen (0,3 mio. kr. i service i 2024)**

Med dette initiativ indkøbes to festivaltoiletter, som hver har en mindre kabine med et toilet og en toiletvogn med et handicapvenligt toilet for at sikre tilgængelighed for alle borgere. Toiletvognen kan leveres i en farve svarende til kommunens byudstyr og byens standardtoiletter. Der skal afklares nærmere, om der i den forbindelse kan tilkøbes træbeklædning i den foreskrevne farve. I forhold til at beklæde toiletternes ydervægge med begrønning, vurderes det ikke hensigtsmæssigt. Det skyldes, at de midlertidige toiletter skal flytte placering flere gange årligt, og de skal placeres på steder, hvor toiletterne ofte bliver udsat for et hårdt brug, hvor begrønning med stor risiko vil blive ødelagt. Derfor vil planterne løbende skulle udskiftes, og begrønningen vil ikke have mulighed for at etablere sig på toiletterne.

Festivaltoiletterne og toiletvognen kan fleksibelt opstilles på en eller to placeringer i nattelivet og udendørsæsonen efter behov. De kan derudover bruges året rundt, når et permanent toilet grundet hæværk eller renovering er ude af drift i længere perioder.



Initiativet kan nedskaleres til kun at omfatte en toiletvogn.

Ingen af initiativerne har konsekvenser for antallet af træer eller cykel- og bilparkeringspladser.

**Initiativ 4. Forlængelse af bevillingen til midlertidige toiletfaciliteter fra Restaurations- og Nattelivsplanen 2021 (0,5 mio. kr. i service fra 2026 og frem)**

På baggrund af bevillingen til Restaurations- og Nattelivsplanen 2021 er der afsat midler til, at der kan placeres midlertidige toiletter på tre placeringer ad gangen til og med 2025. Der er sat midler af til indkøb, leje og drift af midlertidige toiletter i perioden 2022-2025. Dette betyder, at der i denne periode kan placeres midlertidige toiletfaciliteter på tre placeringer i byen.

Hvis det ønskes at fastholde de tre midlertidige toiletfaciliteter i byen efter 2025, kræver det, at den eksisterende bevilling til leje og drift af midlertidige toiletter, herunder drift af et indkøbt midlertidigt toilet (et såkaldt ecotoilet), forlænges fra 2026 og frem.

Såfremt der afsættes midler til initiativ 3, vil det øge antallet af midlertidige toiletplaceringer fra nuværende tre til op til fem placeringer i perioden 2024-2025. Afsættes der ikke midler til initiativ 3 og 4, vil der fra 2026 og frem ikke være midler til at drifte det indkøbte ecotoilet og leje flere midlertidige toiletfaciliteter.

### Økonomi

Initiativ 1 har estimerede serviceudgifter på 2,4 mio. kr. i 2024 og 7,1 mio. kr. i 2025 og frem. I serviceudgifterne indgår 1 årsværk i 2024 og ½ årsværk i 2025 og frem til udbud, tilsyn og kontrakthåndtering samt tilpasning af kommunens vinter- og renholdelsesregulativ.

Initiativ 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,4 mio. kr. i perioden 2024-2025 til indkøb og opsætning af nye affaldskurve og askebægre. Initiativet har serviceudgifter på 3,5 mio. kr. i 2024, 4,2 mio. kr. i 2025 og 3,6 mio. kr. i 2026 og frem til tømning og projektledelse. I omkostningerne til tømning af affaldskurve indgår omkostninger til udvidelse af køretøjskapaciteten til tømningsopgaven. Der skal som en konsekvens af initiativ 2 tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2024 og 0,4 mio. kr. fra 2025 og frem til vedligehold af affaldskurve og askebægre, herunder reparation og omfoliering samt vask af affaldskurvene.

Initiativ 3 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,3 mio. kr. i 2024. Der skal som en konsekvens af initiativ 3 tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. fra 2024 og frem til drift og vedligehold.

Initiativ 4 har estimerede afledte driftsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. årligt i 2026 og frem til leje, drift og vedligehold af midlertidige toiletfaciliteter.

Eksekvering af projekter på anlæg i 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.





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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Ofte rehold af byens fortove.</i>						
- Udliciteret reholdelsesindsats	Service	1.700	6.800	6.800	6.800	22.100
- projektledelse med udbud	Service	345				345
-Tilsyn og kontraktudliciteret opgave	Service	345	345	345	345	1.380
<b>Initiativ 1 i alt</b>		<b>2.390</b>	<b>7.145</b>	<b>7.145</b>	<b>7.145</b>	<b>23.825</b>
<i>Initiativ 2. Ekstra tømninger af affaldskurve og flere affaldskurve</i>						
2a. Ekstra tømning af eksisterende affaldskurve	Service	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000
2a. Projektledelse	Service	690	690			1.380
2b. Indkøb og opsætning af nye affaldskurve	Anlæg	500	500			1.000
2b. Tømning af nye affaldskurve	Service	835	835	950	950	3.570
2b. Afledt drift og vedligehold af nye affaldskurve	Service	50	100	100	100	350
2c. Indkøb og opsætning askebægre på eksisterende affaldskurve	Anlæg	540	810			1.350
2c. Tømning af askebægre	Service	300	750	750	750	2.550
2c. Afledt drift og vedligeholdelse af askebægre	Service	100	250	250	250	850
<b>Initiativ 2 i alt</b>		<b>4.515</b>	<b>5.435</b>	<b>3.550</b>	<b>3.550</b>	<b>17.050</b>
<i>Initiativ 3. Flere fleksible toiletfaciliteter i byen</i>						
- Køb af toiletvogn og to festivaltoiletter	Service	311				311
- Afledt drift og vedligehold	Service	140	140	140	140	560
<b>Initiativ 3 i alt</b>		<b>451</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	<b>871</b>
<i>Initiativ 4. Videreførelse af bevillingen til midlertidige toiletfaciliteter fra Restaurations- og Nattelivsplanen 2021</i>						
- Afledt drift og vedligehold af midlertidige toiletter	Service			500	500	1.000
<b>Initiativ 4 i alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>1.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>7.356</b>	<b>12.720</b>	<b>11.335</b>	<b>11.335</b>	<b>42.746</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 1 er relativt kompliceret, da den ekstra fortovsreholdelse skal ske på tidspunkter, hvor der er gående trafik på fortovene, hvilket evt. kan øge udgiftsniveauet til reholdelsen. Prisestimatet er foretaget på baggrund af entreprenørprisen på reholdelsen i fortovsordningen, som typisk gennemføres på tidspunkter, hvor der er begrænset gående trafik. Der er derfor en risiko for, at udgiften til den kommunale indsats vil overskride estimatet.

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 2 er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat risikotillæg.

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 3 og initiativ 4 er relativt ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
Initiativ 2b Nye affaldskurve -Indkøb og opsætning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	500			1.000	1.000*
Initiativ 2c Askebægre på eksisterende affaldskurve -Indkøb og opsætning	TMU	2000 - Ordinær anlæg	540	810			1.350	1.350*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.040</b>	<b>1.310</b>			<b>2.350</b>	<b>2.350*</b>
<i>Serviceudgifter</i>								
Initiativ 1 Mere renhold på fortove -Kontraktpris, udbud, tilsyn og kontrakthåndtering	TMU	1000 - Ordinær drift	2.390	7.145	7.145	7.145	23.825	
Initiativ 2a Oftere tømning af affaldskurve -Tømning	TMU	1000 - Ordinær drift	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000	
Initiativ 2a Oftere tømning af affaldskurve -Projektledelse	TMU	1000 - Ordinær drift	690	690			1.380	
Initiativ 2b Nye affaldskurve -Tømning af nye affaldskurve	TMU	1000 - Ordinær drift	835	835	950	950	3.570	
Initiativ 2c Flere askebægre -Tømning af askebægre	TMU	1000 - Ordinær drift	300	750	750	750	2.550	
Initiativ 3. Flere fleksible toiletfaciliteter i byen	TMU	1000 - Ordinær drift	311				311	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>6.026</b>	<b>10.920</b>	<b>10.345</b>	<b>10.345</b>	<b>37.636</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
Initiativ 2a Oftere tømning af affaldskurve -Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	40	100	100	100	340	
Initiativ 2b Afledt drift af nye affaldskurve	TMU	1000 - Ordinær drift	50	100	100	100	350	
Initiativ 2c Flere askebægre -Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	100	250	250	250	850	



Initiativ 3. - Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	140	140	140	140	560	
Initiativ 4. - Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift			500	500	1.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>330</b>	<b>590</b>	<b>1.090</b>	<b>1.090</b>	<b>3.100</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

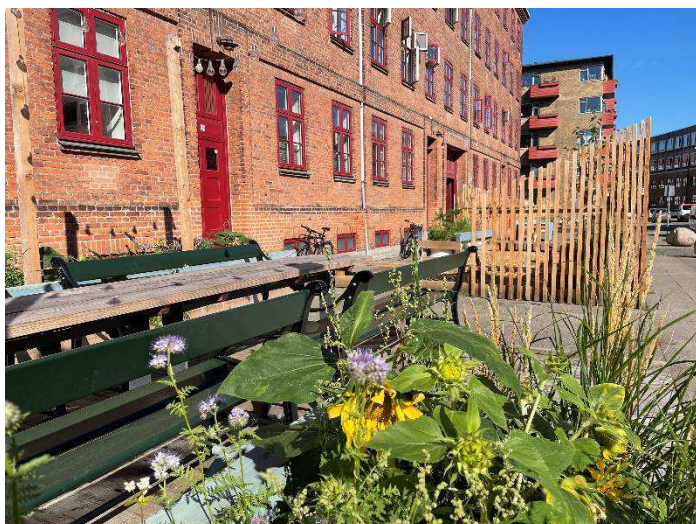
#### Tidligere afsatte midler

Der blev i forbindelse med Budget 2022 afsat en række midler til Restaurations- og Nattelivsplanen 2021 ift. øget renhold og midlertidige toiletter:

- 0,2 mio. kr. på anlæg i 2022 til løsninger til hotspots og 3,5 mio. kr. årligt på service i 2022-2025.
- 0,2 mio. kr. på anlæg i 2022 til reduktion af gener fra fest i byrummet og 3,7 mio. kr. årligt på service i 2022-2025
- 0,8 mio. kr. på anlæg i 2022 til alternative toiletløsninger
- 1,4 mio. kr. årligt i 2022-2025 til spuling af gader, fortove og pladser (0,9 mio. kr.) og midlertidige toiletter (0,5 mio. kr.)

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023	2024	2025
Budget 2022	9.665	8.540	8.540	8.540
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>9.665</b>	<b>8.540</b>	<b>8.540</b>	<b>8.540</b>

## TM154 Pulje til grønne bylivsgader, nedskaleret indsats



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2024 om en nedskaleret indsats ift. omdannelse af flere veje i den eksisterende by til grønne bylivsgader. Budgetnotatet er en nedskaleret version af "TM088 Flere grønne bylivsgader (bydækkende)", der forlænger den eksisterende bylivsgadepulje.

### Indhold

I København anvendes 58 % af pladsen mellem husene til enten kørebaner eller bilparkering (jf. Mobilitetsredegørelsen 2023). I Budget 2022 blev der afsat 11,3 mio. kr. til en pulje, der gennem borgerdrevne initiativer omprioriterer en del af denne plads til fordel for mere grønt, flere opholdsmuligheder og dæmpet trafik. Efter beslutning fra Teknik- og Miljøudvalget (10. oktober 2022) udvikles projekter på baggrund af udvalgte idéer fra borgergrupper med kommunen som bygherre.

Ved fristen for indsendelse af idéer til den eksisterende bylivsgadepulje i januar 2023 havde Teknik- og Miljøforvaltningen modtaget 81 idéer til projektområder fra lokale borgergrupper. Efter en indledende screening, ift. hvorvidt idéerne faldt indenfor puljens formål og kunne rummes indenfor vejlovens rammer, blev der udarbejdet ti skitseforslag i samarbejde med borgergrupperne. Forvaltningen vurderer, at to til fem af de udarbejdede skitseprojekter i høj grad flugter med puljens formål og vil kunne gøre en væsentlig forskel lokalt. Afhængig af den endelige prioritering af projekter forventes det, at op til fem bylivsgader anlægges i løbet af 2024 inden for den eksisterende puljes samlede anlægsramme.

Med dette budgetnotat er hvert projekts anlægsbudgetramme nedskaleret til 1-1,2 mio. kr. (set i forhold til gennemsnitligt 2,5 mio. kr. i TM088). Indenfor denne budgetramme vil det være muligt at forbedre opholdsmuligheder, øge begrønning og dæmpe biltrafikken i form af byrumsskabende overfladeløsninger såsom byrumsmøbler og plantekasser på eksisterende fortovsareal eller kørebaneareal uden opgravning af den eksisterende belægning. Afhængigt af den eksisterende trafik og vejens indretning, kan det være muligt at lukke veje af i en eller begge ender med skiltning, byrumsmøbler eller en kombination af begge. Løsningerne kan både være præfabrikerede eller bygget og samlet på stedet.



Løsningerne i TM154 er kendetegnet ved specifikt at være billigere og mere enkle i anlæg end løsningerne i TM088. Teknik- og Miljøforvaltningen er som vejmyndighed bygherre på anlæggelsen af projekterne. Løsningerne kan afvige fra kommunens tekniske standarder og vil i nogle tilfælde have en kortere levetid end traditionelle anlæg, hvilket øger de efterfølgende driftsomkostninger. Der vil ligeledes være behov for øget vanding og genplantning pga. plantekassernes begrænsede jordvolumen.

Budgetnotatet præsenterer fem scenarier for en bylivsgadepulje med overfladiske ikke-forankrede byrumsløsninger skaleret efter antal projekter. I alle scenarier gennemføres nye årlige ansøgningsrunder, hvor borgere kan indsende idéer i hhv. 2024, 2025, 2026 og 2027. Borgergrupper, som har modtaget afslag i ansøgningsrunden i den nuværende pulje, informeres direkte om, at de er velkomne til at søge igen i de nye ansøgningsrunder.

Til hver idérunde kan lokale borgergrupper indsende idéer og ønsker om, at kommunen omdanner deres vej til en grøn bylivsgade i en proces, hvor de deltager aktivt i udformning af projektet. Alle indkomne lovlige og relevante projektidéer sendes til høring i lokaludvalgene.

Projekter, som er realiserbare indenfor budgetrammen og puljens formål, viderebearbejdes til projektforslagsniveau med henblik på politisk forelæggelse. Denne del af processen er delvist forsimplet i forhold til det gældende administrationsgrundlag for Bylivsgadepuljen og "TM088 Flere grønne bylivsgader", da projekterne er mindre.

Midlerne til udførsel af konkrete projekter udmøntes løbende gennem årlige indstillinger til Teknik- og Miljøudvalget, hvor de viderebearbejdede projekter indstilles til gennemførelse i en faglig prioriteret rækkefølge.

Der afsættes midler til, at forvaltningen kan varetage kommunikation om puljen, dialog med borgergrupper om deres idéer, udarbejde skitseprojektforløb, løbende evaluere og afrapportere til Teknik- og Miljøudvalget.

Ansvaret for at vedligeholde og drifte de nye bylivsgader ligger på de private fællesveje hos grundejerne. På offentlige veje ligger ansvaret hos Københavns Kommune.

Teknik- og Miljøforvaltningen har pt. ikke en intern tømmerfunktion til at vedligeholde byrumsmøbler af træ. I alle scenarier vil opgaven i stedet vil blive udført af eksterne håndværkere.

I praksis er det muligt at overlade dele af driften på de offentlige veje til de ansøgende borgergrupper, men forvaltningen vurderer, at det er en stor risiko og kan derfor ikke anbefale det. Det er erfaringen fra tidligere projekter med drift af frivillige, at de frivillige forsvinder efter 2-3 år, hvorefter projektet fjernes, fordi der ikke afsat nok driftsmidler til, at forvaltningen kan overtage driften.

Såfremt der findes egnede bylivsgadeprojekter, kan borgerdialogen koordineres med indsatsen i initiativ 1 under TM080, "Finansiering af udvalgte initiativer fra Handlingsplan for delebilisme 2022-2025, bydækkende" vedr. pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer.

Scenarierne er skalerbare.



**Scenarie 1. Bylivsgadepulje til byrumsskabende overfladeløsninger i ca. 6 gader (13,5 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie afsættes midler til idérunde i 2024. Der afsættes midler til anslået ni skitseprojekter, hvoraf ca. seks formodes gennemført.

Scenarie 1 afsætter i alt 10,5 mio. kr. til de direkte anlægsomkostninger. Herudover afsættes 1,5 årsværk per år til administration af puljen og borgerdialog samt midler til kommunikation og skitseprojekteringsforløb.

Scenarie 1 løber fra primo 2024 til ultimo 2025 med forelæggelse af projekter til politisk vedtagelse ultimo 2024. De første bylivsgader fra denne pulje forventes at være færdige i andet halvår 2025.

**Scenarie 2. Bylivsgadepulje til byrumsskabende overfladeløsninger i ca. 12 gader (26 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie afsættes midler til årlige idérunder i 2024 og 2025. Der afsættes midler til anslået 18 skitseprojekter, hvoraf ca. 12 formodes gennemført, dvs. forventeligt midler til seks bylivsgader om året i to år.

Scenarie 2 afsætter i alt 20,9 mio. kr. til de direkte anlægsomkostninger. Herudover afsættes 1,5 årsværk per år til administration af puljen og borgerdialog samt midler til kommunikation og skitseprojekteringsforløb.

Scenarie 2 løber fra primo 2024 til ultimo 2026 med første forelæggelse af projekter til politisk vedtagelse ultimo 2024. De første bylivsgader fra den udvidede pulje forventes at være færdige i andet halvår 2025.

**Scenarie 3. Bylivsgadepulje til byrumsskabende overfladeløsninger i ca. 20 gader (41,8 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie afsættes midler til årlige idérunder i 2024 og 2025. Der afsættes midler til anslået 30 skitseprojekter, hvoraf ca. 20 formodes gennemført, dvs. forventeligt midler til ti bylivsgader om året i to år.

Scenarie 3 afsætter i alt 34,8 mio. kr. til de direkte anlægsomkostninger. Herudover afsættes to årsværk per år til administration af puljen og borgerdialog samt midler til kommunikation og skitseprojekteringsforløb. Scenariet er en opskaleret version af scenarie 1.

Scenarie 3 løber fra primo 2024 til ultimo 2026 med første forelæggelse af projekter til politisk vedtagelse ultimo 2024. De første bylivsgader fra denne pulje forventes at være færdige i andet halvår 2025.

**Scenarie 4. Bylivsgadepulje til byrumsskabende overfladeløsninger i ca. 40 gader (83,1 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie afsættes midler til årlige idérunder i 2024-27. Der afsættes midler til anslået 60 skitseprojekter, hvoraf ca. 40 formodes gennemført, dvs. forventeligt midler til ti bylivsgader om året i fire år.

Scenarie 4 afsætter i alt 69,7 mio. kr. til de direkte anlægsomkostninger. Herudover afsættes to årsværk per år til administration af puljen og borgerdialog samt midler til kommunikation og skitseprojekteringsforløb. Scenariet er en opskaleret version af scenarie 1 og 2, men fordelt over fire år i stedet for to.

Den øgede volumen af projekter og skitseprojektforløb i dette scenarie forlænger projektperioden med et år. Det sker med henblik på at undgå flaskehalse omkring





myndighedsbehandling og faglig vurdering af projekterne til brug i idéudviklingen med borgerne. Samtidig bidrager det til at mindske risici i anlægsfasen.

Scenarie 4 løber fra primo 2024 til ultimo 2029 med første forelæggelse af projekter til politisk vedtagelse ultimo 2024. De første bylivsgader fra denne pulje forventes at være færdige i andet halvår 2025.

### **Scenarie 5. Bylivsgadepulje til byrumsskabende overfladeløsninger i ca. 100 gader (209,7 mio. kr. i anlæg)**

Med dette scenarie afsættes midler til årlige iderunder i 2024-27. Der afsættes midler til anslået 150 skitseprojekter, hvoraf ca. 100 formodes gennemført, dvs. forventeligt midler til 25 bylivsgader om året i fire år.

Scenarie 5 afsætter i alt 185,2 mio. kr. til de direkte anlægsomkostninger. Herudover afsættes tre årsværk per år til administration af puljen og borgerdialog samt midler til kommunikation og skitseprojekteringsforløb. Scenariet er en opskaleret version af scenarie3.

Den øgede volumen af projekter og skitseprojektforløb i dette scenarie forlænger projektperioden med et år. Det sker med henblik på at undgå flaskehalse omkring myndighedsbehandling og faglig vurdering af projekterne til brug i idéudviklingen med borgerne. Samtidig bidrager det til at mindske risici i anlægsfasen. Da scenariets skala kræver udvidelse af kommunens nuværende bygherreorganisation med et helt nyt projektteam, afsættes der herudover ekstra midler til dette.

Scenarie 5 løber fra primo 2024 til ultimo 2029 med første forelæggelse af projekter til politisk vedtagelse ultimo 2024. De første bylivsgader fra denne pulje forventes at være færdige i andet halvår 2025.

### **Konsekvenser for bilparkering, cykelparkering og træer, alle scenarier**

I forslaget indgår som en mulighed, at parkeringspladser nedlægges. Der forventes nedlæggelse af gennemsnitligt én parkeringsplads per projekt. Kun på de veje, der ligger i betalingszoner for parkering, vil det medføre et indtægtstab. Indtægtstabet kan ikke beregnes, før projekternes konkrete placering kendes, da det afhænger af zonen's takstniveau og antallet af nedlagte parkeringspladser.

Der er i tabel 1 beregningsteknisk taget udgangspunkt i nedlæggelse af antal pladser fordelt på både p-zoner og udenfor zone.

**Tabel 1. Oversigt over forventet antal nedlagte p-pladser**

Scenarie	Forudsat antal nedlagte p-pladser
1	6
2	12
3	20
4	40
5	100

Såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser, henvises til TM002, hvori der indgår midler til leje af parkeringspladser i byen.

Finansieringen af mindreindtægterne afsættes i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes, når den konkrete placering af pladserne kendes.



Cykelparkeringen kan i nogen grad forbedres på offentlig vej, idet det kan indbygges i projekterne, at noget af den frigivne plads bruges til at udvide muligheder for cykelparkering på stedet.

Afhængig af de enkelte projekter er der potentiale for at begrønne de nye bylivsgader med overfladiske plantekasser, hvilket vil kunne bidrage positivt til biodiversiteten i København. Det forventes ikke, at det vil være nødvendigt at fælde træer.

## Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,5 mio. kr. i perioden 2024-2025. Der skal som en konsekvens af projektet afsættes udgifter til afledt drift på 0,7 mio. kr. i 2025 og 1,4 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til pleje af plantekasser, drift af rekreative byrumsmøbler og andet nyt byinventar på de af vejene, der er offentlige. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 2. Scenarie 1: Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Skitseprojektering	Anlæg	594				594
- Rådgivning, anlæg af bylivsgader	Anlæg	1.452				1.452
- Anlæg af 6 bylivsgader	Anlæg		7.260			7.260
- Bygherreomkostninger	Anlæg	348	1.394			1.742
- Puljeadministration og borgerdialog (1,5 ÅV samt kommunikationsmateriale mv)	Anlæg	1.359	1.139			2.498
- Afledt drift og vedligehold	Service		713	1.426	1.426	3.565
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		63	63	63	189
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-63	-63	-63	-189
<b>Udgifter i alt, scenarie 1</b>		<b>3.753</b>	<b>10.506</b>	<b>1.426</b>	<b>1.426</b>	<b>17.111</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 26 mio. kr. i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af projektet afsættes udgifter til afledt drift på 0,7 mio. kr. i 2025, 2,1 mio. kr. i 2026 og 2,9 mio. kr. årligt fra 2027 og frem til pleje af plantekasser, drift af rekreative byrumsmøbler og andet nyt byinventar på de af vejene, der er offentlige. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2026.

**Tabel 3. Scenarie 2: Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Skitseprojektering	Anlæg	594	594			1.188
- Rådgivning, anlæg af bylivsgader	Anlæg	1.452	1.452			2.904
- Anlæg af 12 bylivsgader	Anlæg		7.260	7.260		14.520
- Bygherreomkostninger	Anlæg	348	1.568	1.568		3.484



- Puljeadministration og borgerdialog (1,5 ÅV samt kommunikationsmateriale mv)	Anlæg	1.359	1.359	1.139		3.857
- Afledt drift og vedligehold	Service		713	2.138	2.851	5.702
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		63	126	126	315
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-63	-126	-126	-315
<b>Udgifter i alt, scenarie 2</b>		<b>3.753</b>	<b>12.945</b>	<b>12.105</b>	<b>2.851</b>	<b>31.655</b>

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 41,8 mio. kr. i perioden 2024-2026. Der skal som en konsekvens af projektet afsættes udgifter til afledt drift på 1,2 mio. kr. i 2025, 3 mio. kr. i 2026 og 4,8 mio. kr. årligt i 2027 og frem til pleje af plantekasser, drift af rekreative byrumsmøbler og andet nyt byinventar på de af vejene, der er offentlige. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2026.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Table 4. Scenarie 3: Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styringsområde</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
- Skitseprojektering	Anlæg	990	990			1.980
- Rådgivning, anlæg af bylivsgader	Anlæg	2.420	2.420			4.840
- Anlæg af 20 bylivsgader	Anlæg		12.100	12.100		24.200
- Bygherreomkostninger	Anlæg	581	2.614	2.614		5.809
- Puljeadministration og borgerdialog (2 ÅV samt kommunikationsmateriale mv)	Anlæg	1.738	1.738	1.518		4.994
- Afledt drift og vedligehold	Service		1.188	2.970	4.752	8.910
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		105	210	210	525
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-105	-210	-210	-525
<b>Udgifter i alt, scenarie 3</b>		<b>5.729</b>	<b>21.050</b>	<b>19.202</b>	<b>4.752</b>	<b>50.733</b>

Scenarie 4 har estimerede anlægsudgifter på i alt 83,1 mio. kr. i perioden 2024-2029. Der skal som en konsekvens af projektet afsættes udgifter til afledt drift på 1,2 mio. kr. i 2025, 3,6 mio. kr. i 2026, 5,9 mio. kr. i 2027, 8,3 mio. kr. i 2028 og 9,5 mio. kr. årligt fra 2029 og frem til pleje plantekasser, drift af rekreative byrumsmøbler og andet nyt byinventar på de af vejene, der er offentlige. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2029.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2029 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



**Tabel 5. Scenarie 4: Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
- Skitseprojektering	Anlæg	990	990	990	990			3.960
- Rådgivning, anlæg af bylivsgader	Anlæg	2.420	2.420	2.420	2.420			9.680
- Anlæg af 40 bylivsgader	Anlæg		9.680	9.680	9.680	9.680	9.680	48.400
- Bygherreomkostninger	Anlæg	1.162	2.323	2.323	2.323	2.323	1.162	11.616
- Puljeadministration og borgerdialog (2 ÅV samt kommunikationsmateriale mv)	Anlæg	1.738	1.738	1.738	1.738	1.738	759	9.449
- Afledt drift og vedligehold	Service		1.188	3.564	5.940	8.316	9.504	28.512
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		84	168	252	335	419	1.258
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans- poster		-84	-168	-252	-335	-419	-1.258
<b>Udgifter i alt, scenarie 4</b>		<b>6.310</b>	<b>18.339</b>	<b>20.715</b>	<b>23.091</b>	<b>22.057</b>	<b>21.105</b>	<b>111.617</b>

Scenarie 5 har estimerede anlægsudgifter på i alt 209,7 mio. kr. i perioden 2024-2029. Der skal som en konsekvens af projektet afsættes udgifter til afledt drift på 3 mio. kr. i 2025, 8,9 mio. kr. i 2026, 14,9 mio. kr. i 2027, 20,8 mio. kr. i 2028 og 23,8 mio. kr. årligt fra 2029 og frem til pleje af plantekasser, drift af rekreative byrumsmøbler og andet nyt byinventar på de af vejene, der er offentlige. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2029.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2029 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 6. Scenarie 5: Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
- Skitseprojektering	Anlæg	2.475	2.475	2.475	2.475			9.900
- Rådgivning, anlæg af bylivsgader	Anlæg	6.050	6.050	6.050	6.050			24.200
- Anlæg af 100 bylivsgader	Anlæg		24.200	24.200	24.200	24.200	24.200	121.000
- Bygherreomkostninger	Anlæg	4.004	8.008	8.008	8.008	8.008	4.004	40.040
- Puljeadministration og borgerdialog (3 ÅV samt kommunikationsmateriale mv)	Anlæg	2.607	2.607	2.607	2.607	2.607	1.518	14.553
- Afledt drift og vedligehold	Service		2.970	8.910	14.850	20.790	23.760	71.280



- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		210	419	629	839	1.048	3.145	
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-210	-419	-629	-839	-1.048	-3.145	
<b>Udgifter i alt, scenarie 5</b>			<b>15.136</b>	<b>46.310</b>	<b>52.250</b>	<b>58.190</b>	<b>55.605</b>	<b>53.482</b>	<b>280.973</b>

## Klima

**Tabel 7 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO <sub>2</sub> e/kvm/år)	(ton CO <sub>2</sub> e/år)	(ton CO <sub>2</sub> e)
Scenarie 1, anlægsfase	-	-	2
Scenarie 2, anlægsfase	-	-	4
Scenarie 3, anlægsfase	-	-	7
Scenarie 4, anlægsfase	-	-	14
Scenarie 5, anlægsfase	-	-	35

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

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at det samlede projekt uanset scenarie er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Alle projekter skal godkendes af Københavns Politi inden udførelse, hvilket kan skabe forsinkelser i projekterne eller kræve omprojektering i forhold til det oprindelige projekt.

Hel eller delvis lukning af biltrafik i de udvalgte bylivsgader er afhængig af lokal opbakning, som derfor er en forudsætning for at kunne realisere vejlukninger.

I scenarie 5 og delvist scenarie 4 udgør projektets skala i sig selv en risikofaktor. Udviklingen i anlægsbranchen kan være afgørende for, om der kan ansættes tilstrækkeligt mange kvalificerede anlægsprojektledere i bygherrefunktionen, samt om det er muligt at finde rådgivere og entreprenører, som kan gennemføre opgaven indenfor den ønskede tidsramme. Dette forsøges imødegået ved at strække realiseringsperioden til fem i stedet for fire år.

## 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 8. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 1**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	I/U	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering (ekstern)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	2.046				2.046	1.188



- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		7.260			7.260	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.707	2.533			4.240	3.891
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>3.753</b>	<b>9.793</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.546</b>	<b>5.079</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		713	1.426	1.426	3.565	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>713</b>	<b>1.426</b>	<b>1.426</b>	<b>3.565</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parkering	U		63	63	63	189	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>189</b>	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I		-63	-63	-63	-189	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-63</b>	<b>-63</b>	<b>-63</b>	<b>-189</b>	

**Table 9. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 2**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	I/U	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering (ekstern)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	2.046	2.046			4.092	4.092
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		7.260	7.260		14.520	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.707	2.927	2.707		7.341	4.634
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>3.753</b>	<b>12.233</b>	<b>9.967</b>	<b>0</b>	<b>25.953</b>	<b>7.031</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		713	2.138	2.851	5.702	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>713</b>	<b>2.138</b>	<b>2.851</b>	<b>5.702</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parkering	U		63	126	126	315	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>63</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>315</b>	
<i>Finansposter</i>									





- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I		-63	-126	-126	-315	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-63</b>	<b>-126</b>	<b>-126</b>	<b>-315</b>	

**Tabel 10. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 3**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	I/U	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	5.148	5.148	1.518		11.814	2.970
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		12.100	12.100		24.200	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	581	2.614	2.614		5.809	7.318
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>5.729</b>	<b>19.862</b>	<b>16.232</b>	<b>0</b>	<b>41.823</b>	<b>10.288</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		1.188	2.970	4.752	8.910	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>1.188</b>	<b>2.970</b>	<b>4.752</b>	<b>8.910</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>									
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parker- ing	U		105	210	210	525	
<b>Afledte servicemåltals- effekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>105</b>	<b>210</b>	<b>210</b>	<b>525</b>	
<i>Finansposter</i>									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I		-105	-210	-210	-525	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-105</b>	<b>-210</b>	<b>-210</b>	<b>-525</b>	

**Tabel 11. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 4**

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	I/U	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>											
- Projek-tering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	5.148	5.148	5.148	5.148	1.738	759	23.089	4.950
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		9.680	9.680	9.680	9.680	9.680	48.400	



- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	1.162	2.323	2.323	2.323	2.323	1.162	11.616	14.097
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>6.310</b>	<b>17.151</b>	<b>17.151</b>	<b>17.151</b>	<b>13.741</b>	<b>11.601</b>	<b>83.105</b>	<b>19.047</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>											
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		1.188	3.564	5.940	8.316	9.504	28.512	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>1.188</b>	<b>3.564</b>	<b>5.940</b>	<b>8.316</b>	<b>9.504</b>	<b>28.512</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>											
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parkering	U		84	168	252	335	419	1.258	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>84</b>	<b>168</b>	<b>252</b>	<b>335</b>	<b>419</b>	<b>1.258</b>	
<i>Finansposter</i>											
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I		-84	-168	-252	-335	-419	-1.258	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-84</b>	<b>-168</b>	<b>-252</b>	<b>-335</b>	<b>-419</b>	<b>-1.258</b>	

**Tabel 12. Udgifter på alle styringsområder, Scenarie 5**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilgning	I/U	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>											
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	11.132	11.132	11.132	11.132	2.607	1.518	48.653	12.375
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U		24.200	24.200	24.200	24.200	24.200	121.000	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	4.004	8.008	8.008	8.008	8.008	4.004	40.040	30.569
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>15.136</b>	<b>43.340</b>	<b>43.340</b>	<b>43.340</b>	<b>34.815</b>	<b>29.722</b>	<b>209.693</b>	<b>42.944</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>											



- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U		2.970	8.910	14.850	20.790	23.760	71.280	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>2.970</b>	<b>8.910</b>	<b>14.850</b>	<b>20.790</b>	<b>23.760</b>	<b>71.280</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>											
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 - Parkering	U		210	419	629	839	1.048	3.145	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>				<b>0</b>	<b>210</b>	<b>419</b>	<b>629</b>	<b>839</b>	<b>1.048</b>	<b>3.145</b>	
<i>Finansposter</i>											
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 - Finansposter	I		-210	-419	-629	-839	-1.048	-3.145	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>0</b>	<b>-210</b>	<b>-419</b>	<b>-629</b>	<b>-839</b>	<b>-1.048</b>	<b>-3.145</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

### Tidligere afsatte midler

Der blev ved aftale om Budget 2022 afsat 11,3 mio. kr. til en borgerrettet pulje om grønne bylivsgader.

(1.000 kr., løbende p/l)	<b>2022</b>
Budgetaftale 2022	11.310
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>11.310</b>

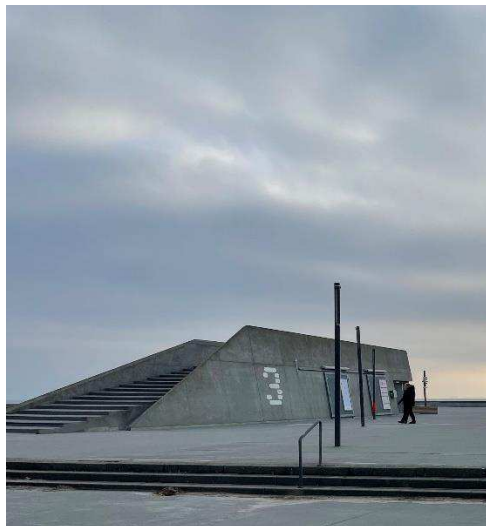
### Henvisninger

Hjemmeside for den eksisterende bylivsgadepulje: [Bylivsgadepuljen | Byfornyelsespuljer \(kk.dk\)](#)

## TM106 Toilet i Amager Strandpark ved Strandtorvet



Standardtoilet på Amager Strandvej



Strandstation 3

### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 12. juni 2023 budgetønske fra Amager Øst Lokaludvalg vedr. etablering af toiletter på strandstation fire i Amager Strandpark til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Der findes ingen strandstation 4 ved Strandtorvet, og det er således ikke muligt at etablere offentlige toiletter. Budgetnotatet indeholder derfor to scenarier for at imødekomme budgetønsket. Et scenarie hvor der etableres et standardtoilet på strandtorvet. Og et scenarie, hvor der udarbejdes en foranalyse med henblik på at etablere en strandstation fire som kan indeholde toiletter.

Den eksisterende toiletkapacitet på Amager Strandpark indeholder i alt 10 offentlige toiletter, heraf tre i en afstand på under 400m fra Strandtorvet, samt et yderligere toilet ved Kastrup Fort. Toiletprioriteringslisten indeholder ikke forslag om nye toiletter i Amager Strandpark.

### **Scenarie 1. Et standardtoilet på Strandtorvet (1,5 mio. kr. i anlæg)**

Scenarie 1 tager udgangspunkt i, at der etableres et standardtoilet bestående af et handicapvenligt unisex toilet og yderligere et mindre unisex toilet på strandøen ved Strandtorvet. Det er muligt at skalere scenariet op ved at udvide toiletenheden med et pissoir (72.000 kr.).

Fredningen af Amager Strandpark giver mulighed for at opføre en ny strandstation på maksimalt 280 m<sup>2</sup> ved Strandtorvet, hvor der i dag ikke er nogen strandstation. Toiletter betjener strandgæsterne og kan i fredningssammenhæng muligvis defineres som værende strandstationer.

I lokalplanen for Amager Strandpark er der fastlagt klare bestemmelser for strandstationernes ydre fremtræden. Det betyder blandt andet, at strandstationernes facader skal udformes i samme form og materiale som de eksisterende strandstationer. Da et standardtoilet har en anden udformning end bestemmelserne i fredningen og lokalplanen, forudsætter opsætning af et standardtoilet en dispensation fra lokalplanen,



godkendelse af de efter fredningens §4, stk. 5 høringsberettigede organisationer, som er repræsenteret i strandparkens parkbrugerråd og evt. dispensation fra Fredningsnævnet.

Toilettet forventes først at kunne opsættes ultimo 2024 bl.a. grundet sagsbehandlingstider i Fredningsnævnet samt evt. klagefrister. Opnås der ikke dispensation, indstilles projektet til annullering, og dermed tilbageføres midlerne til kommunekassen. Projektet har ikke konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkering.

### **Scenarie 2. Foranalyse om en ny strandstation, der også kan indeholde toiletter (0,6 mio. kr. i anlæg)**

Scenarie 2 tager udgangspunkt i, at der kan opsættes et toilet som del af en ny strandstation (strandstation 4). Fredning af Amager Strandpark samt lokalplanen giver mulighed for at opføre en strandstation (strandstation 4) på Strandtorvet på maks. 280 m<sup>2</sup>, hvor der i dag ikke er nogen strandstation.

I Amager Strandpark er der kun begrænsede muligheder for bebyggelse, og der foreligger ikke planer om en ny strandstation eller vurderinger af, hvilke behov for nye publikumsorienterede faciliteter der er i parken. Derfor er det nødvendigt at lave en foranalyse af, hvilke faciliteter der er behov for ift. at videreudvikle hele Amager Strandpark ved hjælp af en ny strandstation, som alt efter foranalysens resultat også kan indeholde toiletter.

Som et led i foranalysen skal alle relevante parter inddrages hhv. høres, dvs. det permanente parkbrugerråd for Amager Strandpark, de efter fredningen høringsberettigede organisationer, Fredningsnævnet, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Økonomiforvaltningen m.m.

Strandstationer er ikke nærmere defineret i fredningen, udover at de har til formål at betjene strandgæsterne. I lokalplanen for Amager Strandpark er der fastlagt klare bestemmelser for strandstationernes ydre fremtræden. Det betyder blandt andet, at strandstationer skal fremtræde som integrerede dele af klitlandskabet, og at facaderne skal udformes i samme form og materiale som de eksisterende strandstationer. En ny strandstation, der i sin ydre fremtræden ligner de øvrige strandstationer, vurderes derved at kunne opnå de nødvendige godkendelser og dispensationer.

Foranalysen forventes gennemført i løbet af 2024. Analysens resultater vil kunne danne grundlag for den videre projektering af en ny strandstation og kunne forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt primo 2025.

Forundersøgelsen har ikke konsekvenser for træer, cykel- eller bilparkeringspladser. Scenariet kan ikke skaleres.

### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på 1,5 mio. kr. i 2024 til etablering af et nyt standardtoilet. Der skal afsættes serviceudgifter til afledt drift på 0,1 mio. kr. i 2024 og 0,3 mio. kr. fra 2025 og frem til renhold, graffiti afrensning, vedligehold, el og vand. Initiativet forventes ibrugtaget ultimo 2024.

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



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1: Et Standardtoilet på Strandtorvet</i>						
- Toilet	Anlæg	1.542	0	0	0	1.542
- Afledt drift og vedligehold	Service	70	280	280	280	910
<b>I alt</b>		<b>1.612</b>	<b>280</b>	<b>280</b>	<b>280</b>	<b>2.452</b>

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2024 til en foranalyse med henblik på en ny strandstation. Initiativet forventes afsluttet ultimo 2024/primo 2025.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2: Toiletter som del af en ny strandstation - foranalyse</i>						
- Foranalyse	Anlæg	600	0	0	0	600
<b>I alt</b>		<b>600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering for scenarie 1 er, at der er risiko for at de nødvendige dispensationer og godkendelser til opsætning af et standardtoilet ikke opnås. Det skal også afklares ift. fredningen, om der kan opføres først toiletter og på et senere tidspunkt en strandstation. Selve anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter i forhold til kloak og forsyningsmuligheder.

Den overordnede risikovurdering for scenarie 2 er, at en foranalyse er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

### Bevillingstekniske oplysninger

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

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Ud- valg	Bevilling	2024	2025	2025	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Køb og opsætning af toilet	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.473				1.473	1.473*
- Udgifter til intern bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	69				69	69*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>1.542</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.542</b>	<b>1.542*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Afledt drift og vedligehold	TMU	1000 - Ordinær drift	70	280	280	280	910	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>70</b>	<b>280</b>	<b>280</b>	<b>280</b>	<b>910</b>	





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

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Foranalyse	TMU	2000 - Ordinær drift	500				500	500*
- Udgifter til intern bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær drift	100				100	100*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>600*</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

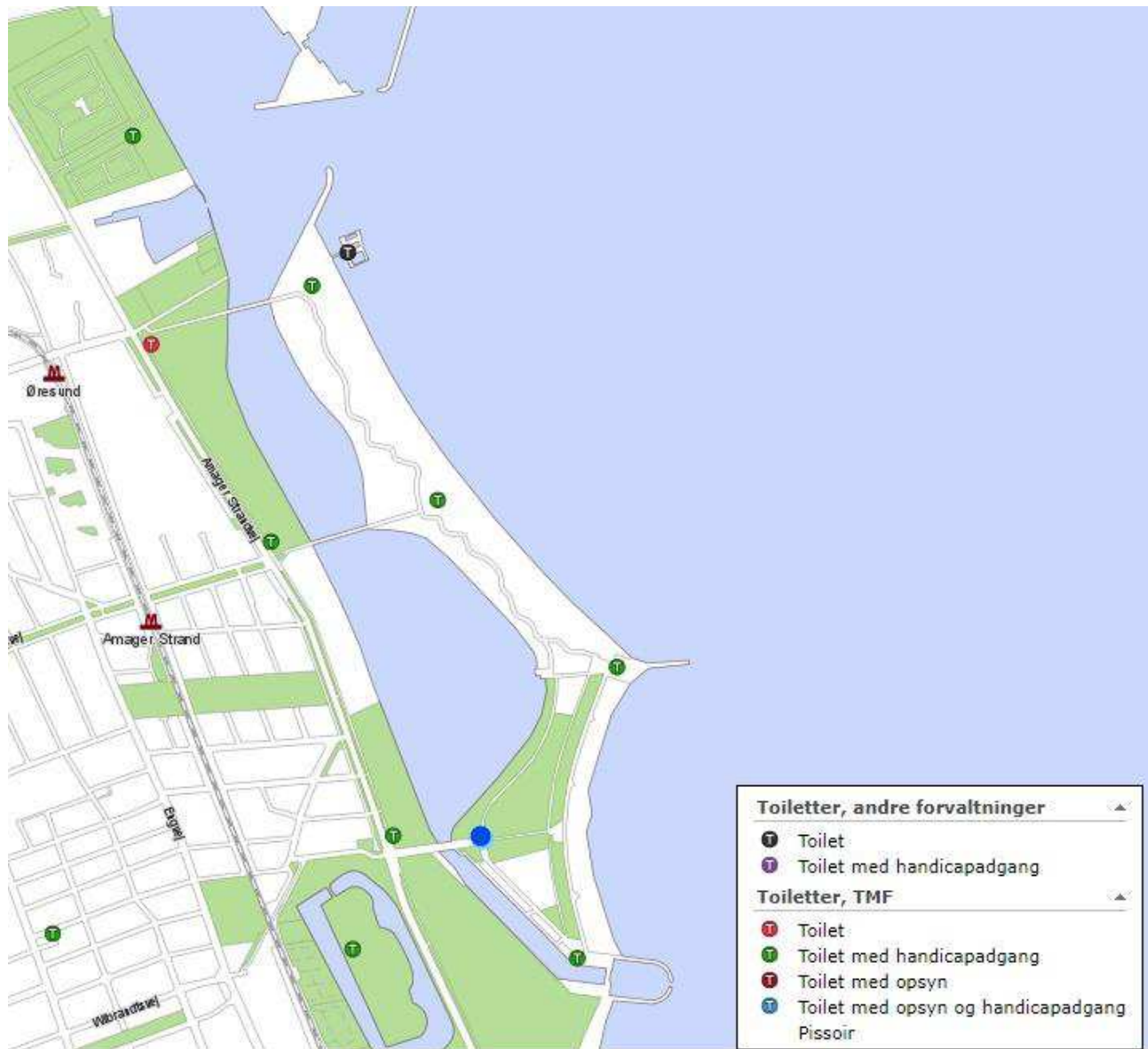
Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

#### Bilag

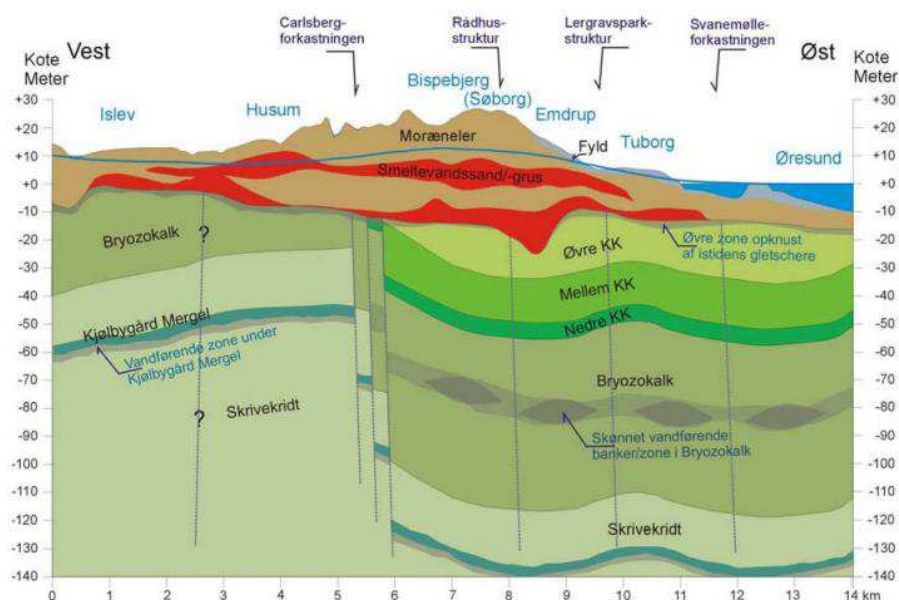
Bilag 1. Kort over eksisterende toiletkapacitet i og ved Amager Strandpark.

## Bilag 1. Kort over eksisterende toiletkapacitet i og ved Amager Strandpark

Blåt punkt: Strandtorvet - placering toilet/strandstation4



## TM108 Anvendelse af grundvand fra Carlsbergforkastningen til Utterslev Mose



### Baggrund

Teknik- og miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 12. juni 2023 budgetønske fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg og Bispebjerg Lokaludvalg vedr. en screening af muligheden for at oppumpe grundvand og udlede det til Utterslev Mose til forhandlingerne om Budget 2024.

### Indhold

Budgetnotatet omfatter en screening af mulighederne for at oppumpe grundvand med henblik på at udlede det til Utterslev Mose. Mosens vandmiljø er belastet af nuværende og historiske udledninger af spildevand samt af manglende vandføring om sommeren. En tilførsel af rent vand f.eks. fra Carlsbergforkastningen, kan være med til at forbedre den generelle vandkvalitet i mosen og det nedstrømsliggende vandsystem i København.

Tidligere geologiske undersøgelser indikerer, at den stærkt vandførende geologiske struktur 'Carlsbergforkastningen' strækker sig fra syd og ind under Utterslev Mose. Screeningen skal undersøge muligheden for at indvinde grundvand fra forkastningen.

Screeningen vil indeholde en række tekniske forundersøgelser og afdække de miljømæssige konsekvenser ved at udnytte grundvandet samt kvalificere økonomi og risici, herunder:

1. Valg af bedste placering af grundvandsboringen samt bedste udløbspunkt til Utterslev Mose. Følgende inddrages: Geofysiske undersøgelser af Carlsbergforkastningen, arealmæssige rammer og restriktioner samt økonomi og tekniske forhold.
2. Analyse af hvor store mængder grundvand der er behov for at få tilført Utterslev Mose for at have en gunstig effekt på vandmiljøet samt en vurdering af de hydrauliske og miljømæssige konsekvenser for vandsystemet.
3. En vurdering af de miljømæssige konsekvenser for grundvandsmagasinet, herunder at indvindingen ikke påvirker grundvandsressourcen negativt.



4. Udførelse af en prøveboring i Carlsbergforkastningen samt overvågningsboring til pejling af grundvandsstanden. Prøveboringen udføres sådan, at den vil kunne fungere som permanent indvindingsboring.
5. Udførelse af flerdages prøvepumpning til afklaring af grundvandsmagasinet og boringens ydelse.
6. Udtagelse og analyse af grundvandsprøver til afklaring af grundvandskvalitet og eventuel vandbehandling.

Screeningen og herunder etablering af prøveboring har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykel- og bilparkeringspladser.

### Økonomi

Screeningen har estimerede serviceudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i 2024 og forventes færdig ultimo 2024.

Screeningen omfatter kun indledende forundersøgelser og etablering af en prøveboring. Hvis der som følge af screeningen skal etableres en egentlig boring og udledning til Utterslev Mose, vil det kræve en ny bevilling.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Forundersøgelser	Service	300				300
Geofysiske undersøgelser	Service	500				500
Etablering af prøveboring og prøvepumpning	Service	700				700
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>

### Klima

I forbindelse med etableringen af prøveboringen vil der være en øget CO<sub>2</sub>-udledning, som dog er minimal og svær at kvantificere. Der vil være tale om elforbrug til pumpning samt transport af materialer til og fra pumpeområdet. Arbejdet forventes at have en varighed på maksimalt 14 dage. Hvis der på sigt etableres en egentlig pumpebrønd og udledning til mosen, vil der bl.a. være et løbende strømforbrug forbundet med det.

### Risikovurdering

Det vurderes, at initiativet er relativt kompliceret, da der er flere forhold, som kan betyde, at initiativet enten må afbrydes eller bliver væsentligt forsinket. Fx kan det være vanskeligt at finde en egnet placering til prøveboringen, og på grund af fredninger mv. kan placeringen afhænge af, at tilladelser fra diverse myndigheder kan gives. Desuden skal det afklares, at oppumpningen ikke konkurrerer med muligheden for at indvinde drikkevand.



## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
Forundersøgelser	TMU	1000 - Ordinær drift	300				300
Geofysiske undersøgelser	TMU	1000 - Ordinær drift	500				500
Etablering af prøveboring og prøvepumpning	TMU	1000 - Ordinær drift	700				700
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>1.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

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

### Høring

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM051 Fremtidens genopretning



### Baggrund

Der blev i Budget 2023 besluttet følgende hensigtserklæring (TM250):

*"Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod forhandlingerne om budget 2024 skal afdække, hvordan vejgenopretningen kan tilrettelægges, således genopretningsprojekter kan indeholde byrumsforbedringer, trafiksikkerhedsiltag, 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."*

Teknik- og Miljøudvalget har behandlet forskellige scenarier for at imødekomme hensigtserklæringen, og udvalget har henvist et initiativ, hvor genopretningsprogrammets formål udvides til også at omfatte byrumsændringer, og hvor den faste bevilling øges. Budgetnotatet indeholder initiativ hertil.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder et initiativ, der skal sikre, at forvaltningen i fremtiden kan levere genopretning med tilhørende faste byrumsforbedringer.

Forvaltningen vurderer, at initiativet kan inkorporeres i den eksisterende plan for genopretning af vejinfrastruktur uden væsentlige negative konsekvenser for økonomi og eksekvering.

Der søges ikke anlægsmåltal til initiativet, da Teknik- og Miljøudvalget historisk har prioriteret eksekvering af genopretningsprojekter indenfor udvalgets måltalsramme, som der også er praksis for med den eksisterende Genopretningsramme. En forudsætning for, at forvaltningen kan fastholde den nuværende eksekvering i genopretningsprogrammet, er, at anlægsbevillingen frigives i forbindelse med vedtagelsen af projekterne, og at Teknik- og Miljøudvalget prioriterer anlægsmåltal til dette.





### **Byrumsforbedrende tiltag i genopretningsprojekterne (131,5 mio. kr. i anlæg i perioden 2025-2027)**

Med det formål at sikre, at genopretningsprojekterne fremadrettet ikke kun foretager 1:1 genopretning, men i stedet kan indarbejde mindre byrumsforbedrende tiltag, øges den årlige genopretningsramme med 30 mio. kr. pr. år.

Med en øget bevilling kan forvaltningen planlægge at gennemføre de politisk ønskede ekstra tiltag i genopretningsprojekterne i form af byrumsforbedringer, trafiksikkerheds-tiltag, tilgængelighed, biodiversitet, begrønning mv. Hermed kan forvaltningen genoprette til fremtiden og ikke fortiden.

Bevillingen vil konkret øge genopretningsrammen, og vil blive anvendt til at sikre byrumsforbedringer i de projekter, der vedtages med genopretningsrammen og med midler fra Indkaldelsescirkulæret, som anvendes til at undgå yderligere nedslidning af vejkapitalen.

For årene fremover vil de ønskede initiativer til eksekvering på de enkelte vejstrækninger fremgå af beslutningsoplægget, når Borgerrepræsentationen skal tage stilling til udmøntning af genopretningsrammen. Forud for beslutning af de enkelte vejstrækninger inklusive ekstra initiativer, vil forvaltningen sikre den nødvendige borgerinddragelse og kommunikation med lokaludvalg.

### **Økonomi**

Initiativet er varigt og har estimerede anlægsudgifter på i alt 131,5 mio. kr. i perioden 2025-2027. Midlerne placeres i 2025 og frem, da der ikke søges måltal til bevillingen i 2024. Midlerne forventes eksekveret indenfor Teknik- og Miljøudvalgets egen måltalsramme i lighed med de øvrige midler til genopretning. Initiativet er afhængig af, at det samlede nuværende bevillingsniveau for Indkaldelsescirkulæret og Genopretningsrammen fortsætter uændret.

Initiativet ibrugtages løbende uden nogen endelig slutdato, i og med midlerne er varige.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/1)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
- Udførelse af ekstra tiltag	Anlæg		65.760	32.880	32.880	131.520
<b>I alt</b>	<b>Anlæg</b>	<b>0</b>	<b>65.760</b>	<b>32.880</b>	<b>32.880</b>	<b>131.520</b>

### **Risikovurdering**

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



## Bevillingstekniske oplysninger

**Table 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering og dialog med lokaludvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg		5.760	2.880	2.880	11.520	2.760*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg		60.000	30.000	30.000	120.000	
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>65.760</b>	<b>32.880</b>	<b>32.880</b>	<b>131.520</b>	<b>2.760*</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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til ekstra initiativer i genopretningsprojekter, som beskrevet i Initiativ 1.

## TM50 Genopretning af vejinfrastruktur – Udmøntning af IC-midler for Budget 2024, flere bydele



### Baggrund

For at passe på værdien af den formue, der er investeret i Københavns vejinfrastruktur, igangsatte Borgerrepræsentationen i 2013 genopretningsprogrammet 'Et løft til vejene'. Programmet løber frem til og med 2029 og har en målsætning om at indhente det eksisterende efterslæb på vedligehold og sikre rettidig renovering, så vejinfrastrukturen får længst mulig levetid.

Programmet indbefatter syv infrastrukturelementer: Kørebaneer, cykelstier, fortove, vejbrønde, bygværker, gadebelysning og signalanlæg.

Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2024 er der afsat 174,9 mio. kr. til at undgå yderligere nedslidning. Midlerne afsættes med henblik på gennemførelse af konkrete genopretningsprojekter i 2024. Dette budgetnotat omhandler udmøntning af bevillingen til de konkrete vejstrækninger og andre infrastrukturelementer.

### Indhold

Med dette budgetnotat udmøntes bevillingen på 174,9 mio. kr. til eksekvering af helhedsgenopretninger og partielle genopretninger for 22 af de mest nedslidte vejstrækninger og af andre infrastrukturelementer, jf. bilag 1. Strækningerne og elementerne er udvalgt efter forvaltningens vurdering af det nødvendige behov for genopretning.

Genopretningen forventes ikke at få konsekvenser for træer og antallet af bil- og cykelparkeringspladser.

### Økonomi

Der søges med dette budgetnotat ikke anlægsmåltal, men blot at finansieringen afsat i Indkaldelsescirkulæret udmøntes, da Teknik- og Miljøudvalget prioriterer midlerne indenfor egen måltalsramme.



Forvaltningen forventer at anvende de 174,9 mio. kr. i 2024-2025. Da der ikke skal afsættes anlægsmåltal med budgetaftalen, udmøntes midlerne i 2027. Herefter vil forvaltningen selv periodisere midlerne til de rette budgetår i fjerde anlægsoversigt 2023.

Bilag 1 viser, hvorledes beløbet fra Indkaldelsescirkulæret konkret udmøntes på 22 af de mest nedslidte vejstrækninger og andre infrastrukturelementer.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings-område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Genopretning af 22 vejstrækninger og af andre infrastrukturelementer</i>						
<b>Udmøntning i alt</b>	<b>Anlæg</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>174.900</b>	<b>174.900</b>
<b>Bevilling i alt</b>	<b>Anlæg</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Anlægsmåltal i alt</b>	<b>Anlæg</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægssomkostningerne til risikotillæg.

Genopretningen af strækningerne afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Der kan være uforudsete forhold i de enkelte projekter, der først kan konstateres ved projekteringen, som eksempelvis bærelagens tilstand. Derfor styres genopretningen af strækningerne som en samlet bevilling. En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet, så der kan flyttes midler fra projekter med eventuelt mindreforbrug til projekter med eventuelt merforbrug.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2024 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udmøntning, Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg				17.690	17.690	17.690*
- Udmøntning, Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg				139.720	139.720	139.720*
- Udmøntning, Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg				17.490	17.490	17.490*
<b>Anlægsudgifter i alt (udmøntning)</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>174.900</b>	<b>174.900</b>	<b>174.900*</b>



## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg	X	Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	X	Valby		Amager Øst	X
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 løbende afsat midler til genopretning af kørebaner, vejbrønde, fortove, cykelstier, gadebelysning og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet "Et løft til vejene".

(1.000 kr., løbende p/l)	2020	2021	2022	2023
Budgetaftale 2020	168.830			
Genopretningsramme 2023	140.452			
Budgetaftale 2021		169.642		
Genopretningsramme 2024		140.452		
Budgetaftale 2022			169.600	
Genopretningsramme 2025			144.000	
Budgetaftale 2023				122.000
Genopretningsramme 2026				142.700
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>309.282</b>	<b>310.094</b>	<b>313.600</b>	<b>264.700</b>

### Bilag

Bilag 1. Genopretning af 22 vejstrækninger og af andre infrastrukturelementer (udmøntning).

Bilag 2. Oversigtskort.



## Bilag 1

### Genopretning af 22 vejstrækninger og af andre infrastrukturelementer (udmøntning)

15. maj 2023

Sagsnummer

Dokumentnummer

#### Genopretningsmetoder

På baggrund af en analyse af den mest effektive vedligeholdelse af infrastrukturen i København i 2020, anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at midlerne fra Indkaldelsescirkulæret udmøntes til både helhedsgenopretning og partiel genopretning samt til øvrige infrastrukturelementer.

#### Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretning indebærer, at nedslidte sammenhængende vejstrækninger genoprettes fra facade til facade. Det betyder, at kørebaner, cykelstier, fortove, vejbrønde med stikledninger, gadebelysning og signalanlæg på de pågældende strækninger genoprettes på én gang.

#### Partiel genopretning

Partiel genopretning indebærer, at enkeltelementer, fx kørebaner, cykelstier eller fortov genoprettes. Ved for eksempel at udlægge nyt slidlag med bærelag på en nedslidt kørebane og/eller omlægge fortov med kantsten forlænges restlevetiden på infrastrukturelementer frem mod, at de skal genoprettes.

For begge metoder genoprettes der til nutidig standard, hvilket indebærer, at genopretningen sikrer langtidsholdbare, hensigtsmæssige og tidssvarende løsninger. Det betyder, at der indarbejdes tilgængeligheds løsninger (bl.a. sænkning af kantsten ved fodgængerfelter og ledelinjer, opmærksomhedsfelter og retningsfelter), hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Derudover justeres kantstensføringen, så fremkommeligheden optimeres i de projekter, hvor kantstenen skal genoprettes. Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der støjdæmpende asfalt i overensstemmelse med kommunens gældende handlingsplan for vejstøj.

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Vejviden og Genopretning  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452



**Tabel 1. Udmøntning af midler afsat i IC2024 på projektniveau**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> (1.000 kr. - 2024 p/l)	<b>Styringsområde</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>I alt</b>
<b>Genopretning af broer og bygværker</b>						
Forundersøgelser (særeftersynsprogram) af Knippelsbro i 2024	Anlæg				2.000	2.000
<b>Genopretning af signalanlæg</b>						
Udskiftning af gamle signalanlæg fra 1960'erne	Anlæg				8.000	8.000
<b>Genopretning af belysning</b>						
Udskiftning af armaturer med lysstofrør	Anlæg				6.000	6.000
<b>Genopretning af vejstrækninger</b>						
Prinsessegade (Christianshavns Voldgade-Torvegade, Partiel genopretning)	Anlæg				5.700	5.700
Boldhusgade (Hele Strækningen, helhedsgenopretning)	Anlæg				2.600	2.600
Cort Adellers gade (Hele Strækningen, partiel genopretning)	Anlæg				3.100	3.100
Øster Farimagsgade (Sølvgade-Dag Hammarskjølds Allé, helhedsgenopretning)	Anlæg				43.400	43.400
Krabbesholmvej (hele strækningen, partiel genopretning)	Anlæg				8.100	8.100

Brorsonsgade (hele strækningen, helhedsgenopretning)	Anlæg				4.500	4.500
Lille Istedgade (hele strækningen, partiel genopretning)	Anlæg				3.300	3.300
Kongshøjgade (hele strækningen, helhedsgenopretning)	Anlæg				5.300	5.300
Tullinsgade (hele strækningen, helhedsgenopretning)	Anlæg				5.400	5.400
Ingerslevgade (Dybbølsbro-Enghavevej, partiel genopretning)	Anlæg				12.500	12.500
Griffenfeldsgade (Nørrebrogade - Tjørnegade, partiel genopretning)	Anlæg				7.400	7.400
Blågårdsgade (Korsgade-Åboulevarden, helhedsgenopretning)	Anlæg				6.000	6.000
Odinsgade (Hele strækningen inkl. sidegaden Odinsgade-P. D. Løvs Allé, helhedsgenopretning)	Anlæg				3.800	3.800
P. D. Løvs Allé (Hele strækningen inkl. sidegaden, P. D. Løvs Allé - Odinsgade, helhedsgenopretning)	Anlæg				7.600	7.600
Thorsgade (Dagmarsgade - Mimersgade, helhedsgenopretning)	Anlæg				8.100	8.100
Vestergårdsporten (Hele Strækningen, helhedsgenopretning)	Anlæg				1.500	1.500
Vestergårdsvej (Mågevej-Vestergårdsvej 34, helhedsgenopretning)	Anlæg				6.900	6.900

Fredensborggade (Hele Strækningen, helhedsgenopretning)	Anlæg				1.500	1.500
Esromgade (Hele Strækningen, hel- hedsgenopretning)	Anlæg				8.600	8.600
Christian Svend- sens Gade (Hele Strækningen, hel- hedsgenopretning)	Anlæg				2.400	2.400
Halfdanskgade (Leifsgade - Artille- rivej, partiel genop- retning)	Anlæg				3.200	3.200
Lundingsgade (Hele strækningen, partiel genopret- ning)	Anlæg				8.000	8.000
<b>Udmøntning i alt</b>					<b>174.900</b>	<b>174.900</b>



## GENOPRETNING AF VEJINFRASTRUKTUR - UDMØNTNING AF IC-MIDLER

Flere bydele  
Oversigtskort

-  Vejstrækninger
-  Broer og bygværker

BILAG 2

