Stab Økonomi
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Bilag 6. Budgetnotater

27. august 2026

Sagsnummer i F2
2026 - 18196

Dokumentnummer i F2
2026 - 18196

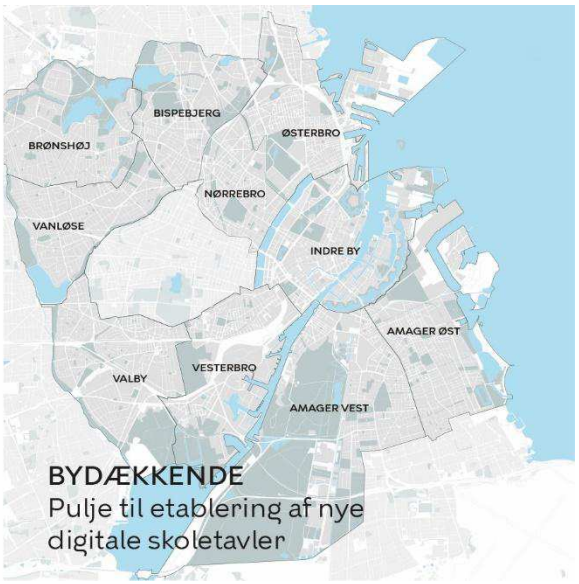
Sagsnummer i eDoc
2026 - 0281626

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

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

TM67 Pulje til etablering af nye digitale skoletavler





Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat om pulje til opsætning af digitale trafik/skoletavler ved skoler til Overførselssagen 2021-2022.

Indhold
Der er flere typer færdselsregulerende digitale tavler omkring københavnske skoler og institutioner. Nogle steder benyttes de til at sænke hastighedsgrænsen for biler (typisk til 40 km/t i skoletiden), og andre steder kan de vise "Din Fart" og blinker ved for høj hastighed. De fleste steder er der tale om en kombination – kombitavler/ digitale skoletavler.

Med dette budgetnotat afsættes en pulje på 1,0 mio. kr. årligt i fire år, der giver mulighed for at opsætte ca. seks nye digitale skoletavler årligt rundt omkring i byen udover de allerede eksisterende ca. 70 stk. (heraf er 41 digitale kombitavler, som normalt kendes som "skoletavler", der også ses på billedet ovenfor). Puljen er skalerbar, men det anbefales, at den ikke nedskalleres til mindre end den forventede pris på to tavler, dvs. 335.000 kr., årligt, da skoletavlerne skal opsættes i par for at give den ønskede synlighed, den juridiske gyldighed (ved lokale hastighedsnedsættelser) samt effekt.

Den præcise pris for indkøb af digitale skoletavler kendes ikke, da en ny rammeaftale for indkøb er på vej i udbud.

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

Overordnede målsætninger og effekter
Etablering af yderligere digitale skoletavler vil bidrage til større tryghed og sikkerhed for især skolebørnene på de københavnske skoleveje. Initiativet understøtter dermed Københavns Kommunes "Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken".

Økonomi
Puljen har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2022-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2023, 0,2 mio. kr. i 2024, 0,3 mio. kr. i 2025 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. De afledte

driftsmidler går til årlig drift og vedligehold af de nye digitale skoletavler. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2025 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. - 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Fireårig pulje til nye digitale skoletavler							
- Pulje til tavler	Anlæg	1.000	1.000	1.000	1.000		4.000
- Afledt drift og vedligehold	Service		120	210	300	360	990
Udgifter i alt		**1.000**	**1.120**	**1.210**	**1.300**	**360**	**4.990**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg. Der er risiko i relation til kommende udbud og mulige prisstigninger.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. - 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Udførsel	2000	850	850	850	850		3.400	3.400*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	150	150	150	150		600	600*
Anlægsudgifter i alt		**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**		**4.000**	**4.000***
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	1000		120	210	300	360	990	
Afledte serviceudgifter i alt			**120**	**210**	**300**	**360**	**990**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2022 afsat 6,4 mio. kr. til udskiftning af eksisterende defekte skoletavler (41 stk.) i 2022 – 2024, samt 1,9 mio. kr. årligt i 2024 og frem år til løbende udskiftning/vedligehold af alle digitale skoletavler og "Din Fart" tavler.

(1.000 kr. – 2022 p/l)	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Budget 2022							
Udskiftning af digitale tavler	Anlæg	565	4.072	1.810			
Udskiftning af digitale tavler – løbende fra 2024	Service			1.880	1.880	1.880	1.880
Afsatte midler i alt		**565**	**4.072**	**3.690**	**1.880**	**1.880**	**1.880**

TM38 Flere ladcykelparkeringspladser på vejareal



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

Resumé

Dette budgetnotat omfatter opsætning af 100 ladcykelparkeringspladser på 25 bilparkeringspladser.

Baggrund

Der er til forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024 bestilt et budgetnotat om opsætning af ladcykelparkeringspladser på vejareal.

Indhold

Med dette initiativ omdannes 25 bilparkeringspladser i gul og blå betalingsparkeringszone til 100 ladcykelparkeringspladser på Østerbro, Vesterbro og Nørrebro.

Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer med ladcykelparkering på bilparkeringspladser viser, at der på en almindelig parkeringsplads (5 m x 2,2 m) kan etableres to ladcykelstativer med mulighed for fastlåsning og plads til fire ladcykler i alt.

Data fra den bydækkende cykelparkeringstælling i 2017 indgår som en del af udpegningen af, hvor der kan etableres ladcykelparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone	Forventet antal pladser, der nedlægges	Forventet antal erstatnings-parkeringspladser
Ukendt	Blå og Gul betalingszone	25	0

Der kan bestilles budgetnotat, såfremt der ønskes erstatningsparkeringspladser.

Projektet har ikke konsekvenser for antallet af træer.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter, der skal dække øget renhold omkring de nye cykelstativer. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2025.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2024 p/l)*	**Styrings-område**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**I alt**
Omdannelse af 25 bilparkeringspladser til 100 ladcykelparkeringspladser						
- Anlæg	Anlæg	355	925			1.280
- Afledt drift og vedligehold	Service		4	8	8	20
- Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service		150	150	150	450
- Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster		-150	-150	-150	-450
Udgifter i alt		**355**	**929**	**8**	**8**	1.300

Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO_2 kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO_2-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_2e/kvm/år)	(ton CO_2e/år)	(ton CO_2e)
Materialer og opbrydning af eksisterende asfalt	-	-	7,9

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 for projektet er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne i risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2024 p/l	**Udvalg**	**Bevilling**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	200				200	200*
- Udførsel		2000 – Ordinær anlæg	25	795			820	820*
- Udgifter til bygherreorganisation		2000 – Ordinær anlæg	130	130			260	260*
Anlægsudgifter i alt			**355**	**925**	**0**	**0**	**1.280**	**1.280***
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 – Ordinær drift		4	8	8	20	
Afledte serviceudgifter i alt			**0**	**4**	**8**	**8**	**0**	
Afledte servicemåltals-effekter								
- Reduktion af parkerings-indtægter	TMU	1010 – Parkering		150	150	150	450	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**0**	**150**	**150**	**150**	**450**	
Finansposter								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 – Finansposter		-150	-150	-150	-450	
Finansposter i alt			**0**	**-150**	**-150**	**-150**	**-450**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

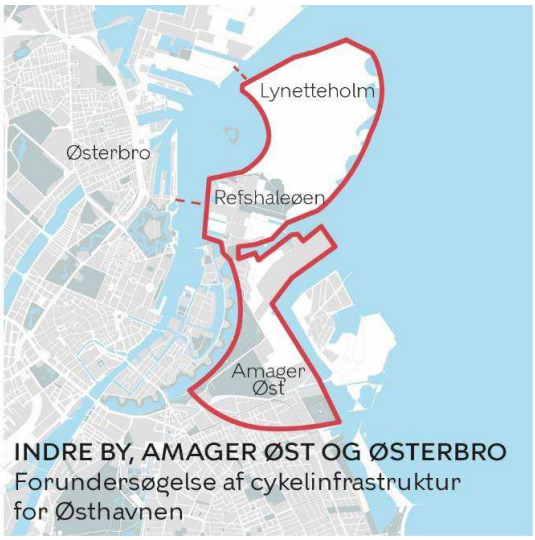
Høring

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.

TM148 Foranalyse af cykelinfrastruktur til og i Østhavnen, flere bydele





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
Udgifter i alt		**300**	**2.200**	**100**	**0**	**2.600**

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**	*
Anlægsudgifter								
- 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*
Anlægsudgifter i alt			**300**	**2.200**	**100**	**0**	**2.600**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

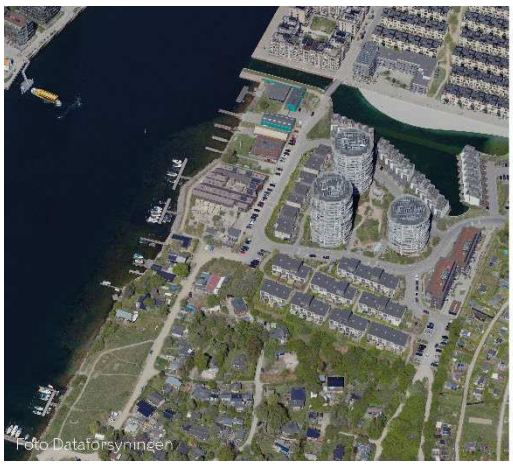
Bydækkende								
Bispebjerg		Indre by	x	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	x
Nørrebro		Østerbro	x	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	

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.

TM12 Foranalyse af passage langs havnefronten ved Nokken





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

Resumé

Dette budgetnotat indeholder en foranalyse af en passage langs havnefronten ved Nokken, så den offentlige adgang til havnefronten langs vandet kan muliggøres.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 2. december 2024 at henvise finansiering af en løsning med en passage langs havnefronten ved Nokken til forhandlingerne om Overførelsessagen 2024-2025.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at en foranalyse er nødvendig for at fastlægge passagens udformning og rute. Der er i lokalplan 507 "Nokken" beskrevet en sti langs vandet. Med denne passage langs havnefronten bliver der skabt offentlig adgang til hele havnefronten.

Foranalysen vil undersøge mulighederne for en passage i form af en sti og/eller træbrygge langs vandet fra Havnevigen. Passagen skal forbi en række kolonihavehuse, der er opført på lejet grund, som Københavns Kommune ejer. Det er derfor et kompliceret område, og forvaltningen kan ikke uden en foranalyse vurdere, om der skal bygges træbrygger eller sti langs ruten, eller hvordan passagen skal forløbe. Udover selve stien vil forvaltningen også undersøge mulighederne for at bygge træbrygger, der udover at fungere som gangsti også kan bidrage rekreativt til området.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at estimere økonomien for selve anlægget af passagen, da der er for mange ubekendte detaljer.

Foranalysen forventes afsluttet primo 2026, og resultatet af foranalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2026.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2025 p/l)*	**Styrings-område**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**I alt**
- Foranalyse	Anlæg	400	100			500
Udgifter i alt		**400**	**100**	**0**	**0**	**500**

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. – 2025 p/l	Ud-valg	Bevil-ling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 – Ordinær anlæg	250	50			300	300*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 – Ordinær anlæg	150	50			200	200*
Anlægsudgifter i alt			**400**	**100**	**0**	**0**	**500**	**500***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

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.

Budgetaftale for København 2020

Indholdsfortegnelse

TM140 Udvidelse af havnebusruten, flere bydele 6

Beskæftigelses- og integrationsudvalget 6

BI6 Ny indkvartering af nyankomne flygtninge 6

BI4 System til lovpligtig selvbook 6

BI5 Behov for flere rehabiliteringsmøder 6

BI44 Ensretning af lønudgifter til løntilskud 7

Børne- og Ungdomsudvalget 7

Høj pædagogisk kvalitet i fritidstilbud 7

BU1/BU2/BU3 Ny kapacitet på daginstitutionsområdet 8

BU4 Artillerivej 69 H 8

BU5 Anlægsbevilling til en 4-sporet skole og svømmehal i Ørestad Syd 9

BU6 Kapacitetsafhjælpende foranstaltninger til fritidstilbud på Dyvekeskolen. 9

BU7/BU10 Anlægsbevilling til 152 nye specialundervisningspladser 9

BU45/BU9 Planlægning af ny kapacitet på specialområdet 10

BU8 Fensmarkskolen 10

BU11 Pulje til kapacitetsafhjælpende foranstaltninger, ekstraarbejder og behovsafklaring på skole-, fritids- og dagtilbudsområdet 10

BU12 Anlægsbevilling til renovering af legepladser 11

BU14 Supplerende bevilling til leje af pavilloner ved tidlig opstart af daginstitutioner 11

BU17 Sikker drift af Aula og Meebook 11

BU60/BU63/SO85 Finansieringsbehov som følge af den nye parallelsamfundslovgivning 11

Lov om justering af folkeskolereformen 12

Kultur- og Fritidsudvalget 12

KF1 Lovændring på vielsesområdet 12

Socialudvalget 12

SO6 Flytning af Børne- og Ungdomsforvaltningens områdekontor for at muliggøre etablering af botilbudspladser 12

SO1 Overholdelse af forsyningsforpligtelse for udsatte voksne 13

SO2/SO3 Stigende udgifter til private herberger og krisecentre 13

SO4 Stigende udgifter til alkoholbehandling 13

SO5 Kofoedsminde – objektiv finansiering 14

SO8 Ændring i takst for færdigmeldte patienter 14

SO48 Ændring i administrativ praksis vedrørende visitation til praktisk hjælp 14

SO55 Merudgifter som følge af oprettelse af ungdomskriminalitetsnævn 14

SO79 Husleje til opretholdelse af midlertidigt botilbud på Hyldeblomsten 14

TM2a/TM134 Arbejdsmaskiner og køretøjer på grønne drivmidler 35
Mad- og måltidsstrategi 36
ØK61 Implementering af Mad- og Måltidsstrategien 36
Ældre- og sundhedsområdet 36
SU7 Fasttilknyttet læge på plejehjem 36
SU20 Ældreklubber 37
TM65 Københavnerbænke 37
SU9 Indsatser til fremme af psykisk sundhed 37
TM127 Forbedrede offentlige toiletter 37
Billigere mad til ældre i eget hjem 37
SU10 Vær med hele livet – indsatser der understøtter Københavns Kommunes nye Ældrepolitik 38
Bedre normering i de tidlige aftentimer 38
Adgang til fritidsaktiviteter for ældre 38
Sundhedsprofil 39
Kultur- og fritidsområdet 39
KF18 Driftstilskud Filmværkstedet 39
KF2 Spejdere i Brønshøj 39
KF29 FerieCamp 39
KF19 Kvarterhuset Sydhavn, aktivitets- og frivillighedskoordinator 39
KF15 Daghøjskoler 39
KF7 Copenhagen 2021 39
KF81 Brobold og kunstgræsbane i Hans Tavsens Park 40
KF54 Genindførelse af halinspektører i fire haller 40
ØK73 Tour de France - værtsbyforpligtelser 40
ØK81 Fritagelse for betaling af grundskyld for folkehøjskoler 41
KF79 Ketsjersportens Hus - Planlægningsbevilling 41
KF5 Omklædningsfaciliteter i Sundby Boldklub 41
ØK55 Istandsættelse af Sundholm 8 41
KF20 Anemonen 42
KF80 Bydækkende beredskab og servicerundering på idrætsanlæg, i kulturhuse og på biblioteker 42
KF22 Festivalpuljen 42
KF41 Demokrati Garage 42
Beskæftigelses- og erhvervsindsats 42
BI7 Copenhagen Career Program 42
BI8 Flere Skal Med 2 - lavere sagsstammer 43
BI28 Styrket beskæftigelsesindsats for veteraner 43

SU20 Ældreklubber
Parterne ønsker, at det stigende antal ældre københavnere over 65 år får adgang til tilbud og aktiviteter i ældreklubberne. I takt med, at antallet af ældre over 65 år stiger, forventes et pres på ældreklubberne. Parterne er derfor enige om at afsætte midler til, at ældreklubberne kan opretholde aktivitetsniveauet over for det stigende antal af ældre borgere over 65 år i København.

Der afsættes:
- 3,2 mio. kr. på service i 2020, 3,7 mio. kr. i 2021, 4,2 mio. kr. i 2022 og 4,7 mio. kr. i 2023 til videreførelse af ældreklubber til et stigende antal ældre borgere.

TM65 Københavnerbænke
Parterne er enige om at afsætte midler til 500 nye Københavnerbænke.

Der afsættes
- 5,0 mio. kr. på service i 2020 til 500 nye Københavnerbænke.
- 0,3 mio. kr. på service i 2020 og frem til afledt drift.

Parterne er enige om, at der blandt andet skal opsættes Københavnerbænke i Kulbaneparken.

SU9 Indsatser til fremme af psykisk sundhed
Parterne er enige om at afsætte midler til fremme af psykisk sundhed.

Der afsættes:
- 6,9 mio. kr. på service i 2020, 6,1 mio. kr. i 2021 og 6,0 mio. kr. i 2022 og frem til etablering af depressionsklinikker.
- 2,7 mio. kr. på service i 2020 og frem til psykologsamtaler til ældre borgere i psykisk mistrivsel.
- 0,5 mio. kr. på service i 2020 og 0,4 mio. kr. årligt i perioden 2021-2023 til at forbedre sunde digitale vaner blandt unge.

TM127 Forbedrede offentlige toiletter
Parterne er enige om at afsætte midler til fire offentlige toiletter, som er ældre- og handicapvenlige.

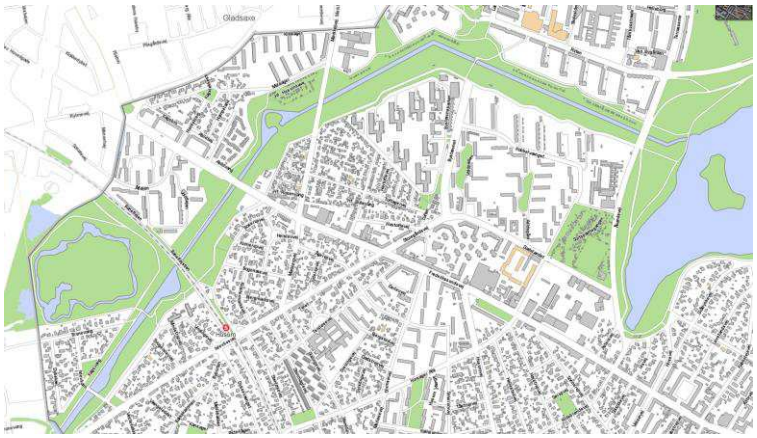
Der afsættes:
- 2,6 mio. kr. på service i 2021, 3,3 mio. kr. i 2022 og 1,2 mio. kr. i 2023 og frem til opsætning og drift af fire offentlige toiletter.

Parterne er enige om, at der blandt andet skal opsættes toiletter i Kulbaneparken.

Billigere mad til ældre i eget hjem
Parterne er enige om at videreføre tilskuddet til ældremad på Sundheds- og Omsorgsudvalgets område.

Der afsættes:
- 1,0 mio. kr. årligt på service i 2020 – 2023 til videreførelse af tilskud til ældremad.

TM35 Bedre vandkvalitet i Fæstningskanalen og Utterslev Mose



Baggrund

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

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

Indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 8,5 mio. kr. i perioden 2023-2024. Projektet forventes ibrugtaget i april 2024.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. - 2023 p/l)*	**Styrings -område**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Supplerende oprensning af sediment i Fæstningskanalen (rettidig omhu)						
- Oprensning, deponi og drift af trykpumpe	Anlæg	3.310	5.020			8.330
- Bygherreorganisation	Anlæg	150	50			200
Udgifter i alt		**3.460**	**5.070**	**0**	**0**	**8.530**

Risikovurdering

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

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

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. - 2023 p/l)*	**Bevilling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
Oprensning	2000 ordinær anlæg	2.560	3.840			6.400	6.400*
Drift af trykpumpe	2000 ordinær anlæg	405	610			1.015	1.015*
Genopsætning af arbejdsplads	2000 ordinær anlæg	365	550			915	915*
Udgifter til bygherreorganisation	2000 ordinær anlæg	150	50			200	200*
Anlægsudgifter i alt		**3.480**	**5.050**	**0**	**0**	**8.530**	**8.530***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

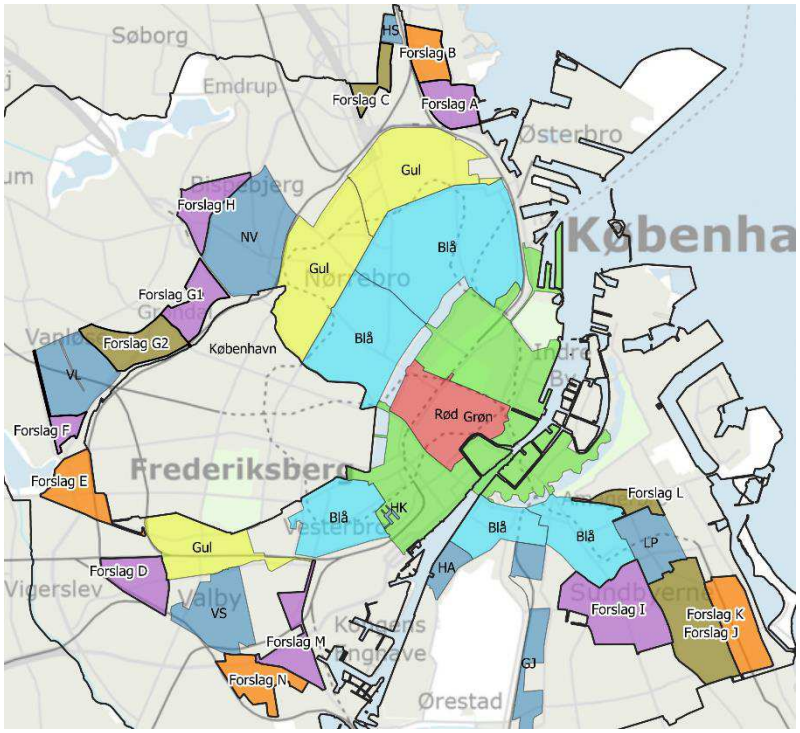
Tidligere afsatte midler

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

Henvisninger

Teknik- og Miljøudvalgets drøftelsessag af 9. november 2020

TM285 Udvidelse af parkeringszonerne i København, seks scenarier



Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på konkrete forslag til udvidelse af parkeringszonerne på baggrund af den analyse af mulighederne for udvidelse, som blev bevilget midler i Overførselssagen 2020-2021.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2021 gennemført en analyse af mulighederne for etablering af nye parkeringszoner i København. Analyserne var sat på som et punkt til orientering på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 30. august 2021. Analysen viser overordnet set, at der er et højt parkeringspres i flere randområder til de nuværende parkeringszoner, i byudviklingsområder samt ved trafikale knudepunkter. Her skyldes parkeringspresset både udefrakommende parkering og hjemmehørende parkering. På baggrund af erfaringer med effekter fra de nuværende parkeringszoner forventes presset at kunne reduceres med etablering af nye parkeringszoner.

Som udgangspunkt reguleres parkeringen i byen med betalingsparkering. Der er dog i analysen også identificeret områder, hvor tidsbegrænsede zoner kan bidrage til at reducere særligt indpendling og udefrakommende køretøjer. Tidsbegrænsede zoner kan indføres hurtigere og billigere end betalingsparkering, da private fællesveje inden for området ikke skal overtages til kommunal vej.

Dette budgetnotat indeholder seks scenarier til etablering af 15 parkeringszoner, jf. analysen, som alle omfatter de samme områder, men med forskellige restriktioner og/eller rækkefølge for etablering. Områdernes afgrænsning og faseudrulning fremgår af bilag 1. Etablering af de 15 parkeringszoner anbefales udrullet i tre faser i perioden 2022-2025 ud fra et hensyn til inddragelses- og implementeringsprocessen.

I forbindelse med analysen har en ekstern rådgiver foretaget en beregning og vurdering af, hvor meget forslagene til nye parkeringszoner kan forventes at reducere CO_2-

udledningen, hovedsageligt ved at reducere antallet af udefrakommende biler og derved kørte kilometer. Der medregnes også en yderligere CO_2-reduktion på cirka 10 % ved indførsel af betalingsparkering, da beboerlicensen er prisdifferentieret efter brændstofforbrug, og det derfor kan anspore flere til at vælge en elbil eller fossilbiler, der er mere brændstoføkonomiske og udleder mindre CO_2. For hvert scenarie er der udarbejdet et estimat for reduceret CO_2-udledning i 2025, som vurderes at være første år med fuld CO_2-effekt. For scenarie 4b forventes den reducerede udledning dog allerede at ske i 2024.

Taksterne for de nye betalingszoner svarer til den nuværende gule betalingszone. Her er prisen 11 kr./time mellem kl.8 og 23 og 3 kr./time mellem kl. 23 og 8 på hverdage. De tidsbegrænsede zoner etableres som udgangspunkt med samme restriktioner som i de nuværende tidsbegrænsede zoner, dvs. med 3 timers tidsbegrænsning på hverdage 8-19. Udefrakommende kan lovligt parkere i tidsrummet fra kl. 16 til kl. 11 næste dag, da man kan parkere i de tre første og sidste timer af den periode, hvor tidsbegrænsningen gælder.

Den endelige, geografiske afgrænsning af zonen skal i offentlig høring, og i den forbindelse undersøger forvaltningen, om tre timers tidsbegrænsning i tidsrummet kl. 8-19 opfylder behovet for at begrænse udefrakommende parkering, eller om der kan være grundlag for at ændre tidsrummet. Både den endelige geografiske afgrænsning af zonerne og den endelige tidsbegrænsning forelægges Teknik- og Miljøudvalget senest i april 2022 ved alle scenarier.

Beboere og erhvervsdrivende i området kan ansøge om en licens, mod betaling i betalingsområdet og gratis i de tidsbegrænsede zoner. Licensen giver adgang til at parkere på offentlige parkeringspladser i ens nærområde uden timebetaling i betalingszoner og uden tidsrestriktion i de tidsbegrænsede zoner.

I de tre scenarier, der indeholder etablering af betalingszoner, begynder hver implementeringsfase i januar med indkøb af p-automater, dialogfase med lokaludvalg og borgere, partshøringer i forbindelse med vejovertagelse, udarbejdelse af skilteplaner, politigodkendelse og fysisk etablering af parkeringsudstyr. Endelig ibrugtagning af de første nye betalingszoner vil ske i marts 2023. De efterfølgende implementeringsfaser begynder ved årsskiftet i januar 2023 og i 2024 med ibrugtagning i henholdsvis december 2023 og 2024 (scenarie 1 og 2). I scenarie 3 sker ibrugtagning i marts 2024 og marts 2025 på grund af antallet af veje, der skal overtages.

I scenarie 4 og 4a, hvor der udelukkende etableres tidsbegrænsede zoner, og der derfor ikke skal overtages private fællesveje, sker igangsættelse af hver implementeringsfase i januar med involvering af lokaludvalg og borgere, udarbejdelse af skilteplaner og politigodkendelse, og de tidsbegrænsede zoner ibrugtages i december samme år.
I scenarie 4b, hvor alle tidsbegrænsede zoner udføres i en fase, vil ibrugtagning af halvdelen af zonerne ske i december 2022 og den anden halvdel i marts 2023.

Dette budgetnotat er gensidigt udelukkende med *TM112 Udvidelse af parkeringszonerne i København, TM190 Videst mulig udvidelse af parkeringszonerne i København* og *TM163 Udvidelse af parkeringszonerne på Amager*.

Ingen af scenarierne har konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser.

Scenarie 1. Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner – faseopdelt efter parkeringspres (25,6 mio. kr. i anlæg)
Etablering af nye betalingszoner i randzoneområderne til gul zone Østerbro og gul zone Valby, samt i randområderne syd for blå zone Amager og i Kongens Enghave syd for blå

zone Vesterbro forventes at begrænse udefrakommende køretøjer, herunder fra borgere, som hører til i betalingszonerne, men som vælger at parkere i det nærliggende randzoneområde for at undgå betaling for parkering nær egen bolig. Desuden viser analysen, at der særligt omkring metro- og S-togs-stationer på Amager, i Valby samt i forlængelse af den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest og Vanløse er grundlag for at begrænse pendler- og langtidsparkering med tidsbegrænsede zoner.

Dette scenarie omhandler derfor etablering af parkeringszonerne nedenfor, hvor den foreslåede faseopdeling tager udgangspunkt i højt parkeringspres og mulighed for at kunne begrænse dette ved en kombination af betalingszone og tidsbegrænset zone.

Ekstern rådgiver har estimeret, at dette scenarie kan medføre en reduktion af CO_2-udledningen på 5.600 tons årligt fra 2025.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag A – Østerbro	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag D - Valby	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag M - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Fase 2			
Forslag B - Østerbro	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag N - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2023	December 2023
Fase 3			
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag L – Amager	Betaling	Januar 2024	December 2024

Scenarie 2. Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner – faseopdelt efter geografisk sammenhæng (25,6 mio. kr. i anlæg)
Dette scenarie omfatter etablering af parkeringszoner i de samme områder som scenarie 1, men zonerne etableres i sammenhængende geografiske områder i én og samme fase for at reducere forskydning af parkering til nærliggende områder. Fase 1 indeholder områder med højest parkeringspres omkring den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest og i Kongens Enghave samt etablering af større zoner på Amager, mens zoner i Valby og Østerbro først etableres i fase 2.

Scenarie 2 er dyrere i implementeringsfasen end scenarie 1, da overtagelse af private fællesveje sker tidligere end i scenarie 1. De varige driftsomkostninger er derimod ens.

Ekstern rådgiver har estimeret, at dette scenarie kan medføre en reduktion af CO_2-udledningen på 5.600 tons årligt fra 2025, tilsvarende scenarie 1.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag G1 – Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022

Forslag L – Amager	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag M - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag N - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Fase 2			
Forslag A – Østerbro	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag B - Østerbro	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag D – Valby	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Fase 3			
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024

Scenarie 3. Betalingszoner i alle områder – faseopdelt efter geografisk sammenhæng (65,6 mio. kr. i anlæg)
Dette scenarie omfatter etablering af betalingszoner i alle 15 områder. Etableringen af betalingszoner forventes i højere grad at begrænse udefrakommende parkering fra både pendlere og personer hjemmehørende i nærliggende nuværende parkeringszoner.

Hvis alle nye parkeringszoner etableres som betalingszoner, anbefaler forvaltningen, at tre af de nuværende tidsbegrænsede zoner (Lergravsparken, Nordvest og Vanløse) også omdannes til betalingszoner, og dette er således indeholdt i scenariet. I modsat fald ville de tidsbegrænsede zoner blive omkranset af betalingszoner, som risikerer at skabe forskydning fra de nye betalingszoner til de eksisterende tidsbegrænsede zoner – særligt i aftentimerne, hvor tidsbegrænsningen ikke gælder.

Fase 1 omfatter områder med højest parkeringspres, og der arbejdes i hver fase med områder med geografisk sammenhæng for at begrænse forskydning til nærliggende områder.

Ekstern rådgiver har estimeret, at etablering af betalingsparkering i alle de nye områder medfører en reduktion af CO_2-udledningen på 7.100 tons årligt fra 2025. Der er ikke beregnet på CO_2-effekten af omdannelse af de eksisterende tidsbegrænsede zoner til betalingszoner.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag G1 – Vanløse	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag H - Bispebjerg	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag M - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag N - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Omdannelse af Nordvest tidsbegrænset zone	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Fase 2			
Forslag I - Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Forslag J - Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Forslag K - Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Forslag L – Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Omdannelse af Lergravsparken tidsbegrænset zone	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Fase 3			
Forslag A – Østerbro	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag B - Østerbro	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag C - Østerbro	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag D - Valby	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag E - Valby	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag F – Vanløse	Betaling	Januar 2024	Marts 2025

Forslag G2 - Vanløse	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Omdannelse af Vanløse tidsbegrænset zone	Betaling	Januar 2024	Marts 2025

Scenarie 4. Tidsbegrænsede zoner i alle områder – faseopdelt i tre faser efter parkeringspres (7,0 mio. kr. i anlæg)
Med udgangspunkt i erfaringerne fra de nuværende tidsbegrænsede zoner forventes etablering af tidsbegrænsning i yderligere 15 områder særligt at reducere pendlerparkering og antallet af øvrige udefrakommende køretøjer i dagtimerne. Der forventes en lidt mindre effekt i aftentimerne, hvor tidsbegrænsningen ikke gælder, men hvor den stadig kan reducere omfanget af langtidsparkering.

Faseopdelingen sker med udgangspunkt i områder med højest parkeringspres, fx omkring den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest, Kongens Enghave og syd for blå betalingszone Amager samt i områder, hvor tidsbegrænsning kan forventes at reducere pendler– og langtidsparkering, fx i området omkring metrostationerne i Amager øst.

Ekstern rådgiver har estimeret, at etablering af tidsbegrænsning i alle de nye områder medfører en reduktion af CO_2-udledningen på 3.800 tons årligt fra 2025. Den estimerede reduktion i CO_2-udledning er lavere ved tidsbegrænsning, fordi det ikke i samme omfang som betalingsparkering giver incitament til, at beboerne skifter til elbil eller fossilbiler, der kører flere kilometer på literen.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag M - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag N - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Fase 2			
Forslag A – Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag D - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Fase 3			
Forslag B - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag L – Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024

Scenarie 4a. Tidsbegrænsede zoner i alle områder – faseopdelt i to faser efter parkeringspres (7,0 mio. kr. i anlæg)
Der er bestilt et scenarie med etablering af de 15 parkeringszoner i to faser. Faseopdelingen sker ligesom i scenarie 4 med udgangspunkt i områder med højest parkeringspres, men inkluderer også forslag A umiddelbart nord for Svanemøllen Station i fase 1.

Forvaltningen vil i forbindelse med den endelige afgrænsning undersøge, om der er behov for at udvide de tidsbegrænsede parkeringszoner på Østamager til at omfatte de specifikke områder ved Øresundsvej, Amager Strandvej, Krimsvej og Strandlodsvej. Afklaring heraf forelægges Teknik- og Miljøudvalget i april 2022, så et eventuelt behov for midler til at udvide til disse områder vil kunne indgå i forhandlingerne om Budget 2023.

Disse specifikke strækninger indgår ikke i forslagene i nærværende budgetnotat, da der er tale om byudviklingsområder, hvor lokalplaner sætter rammerne for parkering, og hvor der etableres et begrænset antal parkeringspladser på gadeplan, der kan indgå i kommunale parkeringszoner. Der vil i alle scenarier ske en afklaring af, om der er konkrete lokalplansforhold eller grænseproblematikker, der kan medføre mindre justeringer af zonen, som Teknik- og Miljøudvalget får mulighed for at tage endelig stilling til inden implementering.

Den estimerede CO_2-effekt er tilsvarende scenarie 4.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag A – Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag M - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag N - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Fase 2			
Forslag D - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag B - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag L – Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023

Scenarie 4b. Tidsbegrænsede zoner i alle områder – etableret i én fase (7,0 mio. kr. i anlæg)
Der er bestilt et scenarie med etablering af de 15 parkeringszoner i én fase.
Dog vil ibrugtagning ske løbende, så halvdelen af zonerne ibrugtages i december 2022 og den anden halvdel i marts 2023, som angivet i tabellen herunder. Løbende ibrugtagning sker for at sikre, at opstilling af skilte kan ske rettidigt, og umiddelbart før de enkelte zoner træder i kraft.

Forvaltningen vil ligesom i scenarie 4a i forbindelse med den endelige afgrænsning undersøge, om der er behov for at udvide de tidsbegrænsede parkeringszoner på Østamager til at omfatte de specifikke områder ved Øresundsvej, Amager Strandvej, Krimsvej og Strandlodsvej. Afklaring heraf forelægges Teknik- og Miljøudvalget i april 2022, så et eventuelt behov for midler til at udvide til disse områder vil kunne indgå i forhandlingerne om Budget 2023.

Den estimerede CO_2-effekt er tilsvarende scenarie 4 og 4a, dog med fuld effekt allerede fra 2024.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag A – Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022

Forslag B - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag M - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag N - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag D - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag I - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag L – Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023

Overordnede målsætninger og effekter
En udvidelse af parkeringszonerne vil bidrage til at reducere både trængslen i områder med høje belægningsprocenter og indpendling til København samt CO_2-udledningen.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på 10,3 mio. kr. i 2022, 8,5 mio. kr. i 2023, 6,5 mio. kr. i 2024 og 0,2 mio. kr. i 2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 2,0 mio. kr. i 2022, 18,6 mio. kr. i 2023, 19,2 mio. kr. i 2024 og 16,8 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Driftsmidlerne anvendes til renhold, snerydning, grøn drift og vedligehold af de ca. 26 km private fællesveje, der overtages til kommunal vej, samt til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af p-automater, klagesagsbehandling og håndtering af betalinger.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
- Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	Anlæg	2.480	2.759	940	192		**6.371**
- Parkeringsudstyr	Anlæg	6.309	4.376	4.633			**15.318**
- Kommunikation	Anlæg	349	382	173			**904**
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	1.197	985	753	25		**2.960**
- Drift af overtagede veje	Service	1.478	18.558	22.863	23.448	23.448	**89.795**
- Parkeringskontrol	Service	533	6.542	11.328	14.338	14.338	**47.079**
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-6.500	-15.000	-21.000	-21.000	**-63.500**
- Parkeringsindtægter fra betaling	Service		-31.653	-42.951	-51.240	-51.240	**-177.085**
- Statslig modregning af parkeringsindtægter fra betaling	Finans-poster		31.653	42.951	51.240	51.240	**177.085**
Udgifter i alt i scenarie 1		**12.346**	**27.102**	**25.690**	**17.003**	**16.786**	**98.927**

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på 12,6 mio. kr. i 2022, 11,4 mio. kr. i 2023, 1,5 mio. kr. i 2024 og 0,1 kr. i 2025. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 2,5 mio. kr. i 2022, 28,8 mio. kr. i 2023, 17,7 mio. kr. i 2024, og 16,8 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Driftsmidlerne anvendes til renhold, snerydning, grøn drift og vedligehold af de ca. 26 km. private fællesveje, der overtages til kommunal vej, samt til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af p-automater, klagesagsbehandling og håndtering af betalinger.

Tabel 2. Scenarie 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
- Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	Anlæg	2.772	2.700	791	107		**6.370**
- Parkeringsudstyr	Anlæg	7.957	6.914	446			**15.317**
- Kommunikation	Anlæg	378	474	51			**903**
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	1.455	1.322	169	14		**2.960**
- Drift af overtagede veje	Service	1.663	20.535	23.429	23.448	23.448	**92.523**
- Parkeringskontrol	Service	803	10.215	13.298	14.338	14.338	**52.992**
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-12.000	-19.000	-21.000	-21.000	**-73.000**
- Parkeringsindtægter fra betaling	Service		-31.097	-51.240	-51.240	-51.240	**-184.817**
- Statslig modregning af parkeringsindtægter fra betaling	Finans-poster		31.097	51.240	51.240	51.240	**184.817**
Udgifter i alt i scenarie 2		**15.028**	**30.160**	**19.184**	**16.907**	**16.786**	**98.065**

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på 11,8 mio. kr. i 2022, 21,1 mio. kr. i 2023, 20,8 mio. kr. i 2024, 8,5 mio. kr. i 2025, 1,9 mio. kr. i 2026, 1,2 mio. kr. i 2027 og 0,3 mio. kr. i 2028. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. i 2022, 23,3 mio. kr. i 2023, 61,7 mio. kr. i 2024, 75,2 mio. kr. i 2025 og 72,7 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. Driftsmidlerne anvendes til renhold, snerydning, grøn drift og vedligehold af de ca. 80 km. private fællesveje, der overtages til kommunal vej, samt til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af p-automater, klagesagsbehandling og håndtering af betalinger.

Tabel 3. Scenarie 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**I alt**
- Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	Anlæg	2.492	6.721	5.247	2.266	1.711	1.077	239	**19.753**
- Parkeringsudstyr	Anlæg	7.638	11.402	12.428	4.961				**36.429**
- Kommunikation	Anlæg	343	513	685	264				**1.805**
- Udgifter til bygherre-organisation	Anlæg	1.372	2.441	2.405	981	224	141	31	**7.595**

- Drift af overtagede veje	Service	1.488	21.140	58.506	72.581	72.581	72.581	72.581	**371.458**
- Parkeringskontrol	Service		4.124	9.648	14.147	14.147	14.147	14.147	**70.360**
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-2.000	-6.500	-11.500	-14.000	-14.000	-14.000	**-62.000**
- Parkerings-indtægter fra betaling	Service		-31.217	-81.562	-121.203	-127.367	-127.367	-127.367	**-616.083**
- Statslig modregning af parkeringsindtægter fra betaling	Finans-poster		31.217	81.562	121.203	127.367	127.367	127.367	**616.083**
Udgifter i alt i scenarie 3		**13.333**	**44.341**	**82.419**	**83.700**	**74.663**	**73.946**	**72.998**	**445.400**

Scenarie 4 har estimerede anlægsudgifter på 3,0 mio. kr. i 2022, 1,3 mio. kr. i 2023 og 2,7 mio. kr. i 2024. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 2,1 mio. kr. i 2022, -4,6 mio. kr. i 2023, -6,7 mio. kr. i 2024 og -10,9 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af skilte, klagesagsbehandling og håndtering af licenser samt indtægter fra p-afgifter.

Tabel 4. Scenarie 4. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Parkeringsudstyr	Anlæg	2.431	1.029	2.294		**5.754**
- Kommunikation	Anlæg	182	99	125		**406**
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	342	148	317		**807**
- Drift af skilte og parkeringskontrol	Service	2.093	9.415	13.317	17.091	**41.916**
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-14.000	-20.000	-28.000	**-62.000**
Udgifter i alt i scenarie 4		**5.049**	**-3.309**	**-3.947**	**-10.909**	**-13.116**

Scenarie 4a har estimerede anlægsudgifter på 3,2 mio. kr. i 2022 og 3,7 mio. kr. i 2023. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 2,4 mio. kr. i 2022, -4,5 mio. kr. i 2023 og -10,9 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af skilte, klagesagsbehandling og håndtering af licenser samt indtægter fra p-afgifter.

Tabel 5. Scenarie 4a. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Parkeringsudstyr	Anlæg	2.646	3.108			**5.754**
- Kommunikation	Anlæg	206	200			**406**
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	374	433			**807**
- Drift af skilte og parkeringskontrol	Service	2.382	11.493	17.091	17.091	**48.056**
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-16.000	-28.000	-28.000	**-72.000**
Udgifter i alt i scenarie 4		**5.608**	**-766**	**-10.909**	**-10.909**	**-16.977**

Scenarie 4b har estimerede anlægsudgifter på 3,0 mio. kr. i 2022 og 4,0 mio. kr. i 2023. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på

3,2 mio. kr. i 2022, -5,4 mio. kr. i 2023 og -10,9 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af skilte, klagesagsbehandling og håndtering af licenser samt indtægter fra p-afgifter.

Tabel 6. Scenarie 4b. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Parkeringsudstyr	Anlæg	2.457	3.297			**5.754**
- Kommunikation	Anlæg	189	217			**406**
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	347	460			**807**
- Drift af skilte og parkeringskontrol	Service	3.240	15.624	17.091	17.091	**53.046**
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-21.000	-28.000	-28.000	**-77.000**
Udgifter i alt i scenarie 4		**6.233**	**-1.402**	**-10.909**	**-10.909**	**-16.987**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være rimelig ukompliceret. Dog er der risiko for, at omkostningerne til behandling af indsigelser ved overtagelse af veje og matrikulær udskillelse af de veje, der skal overtages for at indføre betalingsparkering, er for lave. Der er derfor afsat risikotillæg på 8% af de estimerede omkostninger.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at merindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Merindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1. Dette gør sig gældende for scenarie 1-3. Der er ikke merindtægter fra betalingsparkering forbundet med scenarie 4.

Tabel 7. Scenarie 1. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevil-ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	TMU	2000	2.480	2.759	940	192		6.371	496*
Parkeringsudstyr	TMU	2000	6.309	4.376	4.633			15.318	
Kommunikation	TMU	2000	349	382	173			904	174*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	1.197	985	753	25		2.960	
Anlægsudgifter i alt			**10.335**	**8.502**	**6.499**	**217**	**0**	**25.553**	**670***
Afledte serviceudgifter									
Drift af overtagede veje	TMU	1000	1.478	18.558	22.863	23.448	23.448	**89.795**	
Parkeringskontrol	TMU	1000	533	6.542	11.328	14.338	14.338	**47.079**	
Øgede indtægter fra parkering*	TMU	1010		-6.500	-15.000	-21.000	-21.000	**-63.500**	
Afledte serviceudgifter i alt			**2.011**	**18.600**	**19.191**	**16.786**	**16.786**	**73.374**	
Afledte servicemåltalseffekter									
Parkeringsindtægter	TMU	1000		-31.653	-42.951	-51.240	-51.240	**-177.084**	

Afledte servicemåltals-effekter i alt			**0**	**-31.653**	**-42.951**	**-51.240**	**-51.240**	**-177.084**	
Finansposter									
Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500		31.653	42.951	51.240	51.240	**177.084**	
Finansposter i alt			**0**	**31.653**	**42.951**	**51.240**	**51.240**	**177.084**	

*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

Tabel 8. Scenarie 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevil-ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	TMU	2000	2.772	2.700	791	107		6.370	554*
Parkeringsudstyr	TMU	2000	7.957	6.914	446			15.317	
Kommunikation	TMU	2000	378	474	51			903	189*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	1.455	1.322	169	14		2.960	
Anlægsudgifter i alt			**12.562**	**11.410**	**1.457**	**121**	**0**	**25.550**	**743***
Afledte serviceudgifter									
Drift af overtagne veje	TMU	1000	1.663	20.535	23.429	23.448	23.448	92.523	
Parkeringskontrol	TMU	1000	803	10.215	13.298	14.338	14.338	52.992	
Øgede indtægter fra parkering*	TMU	1010		-12.000	-19.000	-21.000	-21.000	-73.000	
Afledte serviceudgifter i alt			**2.466**	**28.750**	**17.726**	**16.786**	**16.786**	**72.514**	
Afledte servicemåltalseffekter									
Parkeringsindtægter	TMU	1010		-31.097	-51.240	-51.240	-51.240	**-184.817**	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				**-31.097**	**-51.240**	**-51.240**	**-51.240**	**-184.817**	
Finansposter									
Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500		31.097	51.240	51.240	51.240	**184.817**	
Finansposter i alt				**31.097**	**51.240**	**51.240**	**51.240**	**184.817**	

*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

Tabel 9. Scenarie 3. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Ud-valg**	**Bevil-ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter											
Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	TMU	2000	2.492	6.721	5.247	2.266	1.711	1.077	239	19.753	498*
Parkeringsudstyr	TMU	2000	7.638	11.402	12.428	4.961				36.429	
Kommunikation	TMU	2000	343	513	685	264				1.805	172*
Udgifter til bygherre-organisation	TMU	2000	1.372	2.441	2.405	981	224	141	31	7.595	

Anlægsudgifter i alt			**11.845**	**21.077**	**20.765**	**8.472**	**1.935**	**1.218**	**270**	**65.582**	**670***
Afledte serviceudgifter											
Drift af overtagne veje	TMU	1000	1.488	21.140	58.506	72.581	72.581	72.581	72.581	**371.456**	
Parkerings-kontrol	TMU	1000		4.124	9.648	14.147	14.147	14.147	14.147	**70.360**	
Øgede indtægter fra parkering*	TMU	1010		-2.000	-6.500	-11.500	-14.000	-14.000	-14.000	**-62.000**	
Afledte serviceudgifter i alt			**1.488**	**23.264**	**61.654**	**75.228**	**72.728**	**72.728**	**72.728**	**379.816**	
Afledte servicemåltalseffekter											
Parkerings-indtægter	TMU	1010		-31.217	-81.562	-121.203	-127.367	-127.367	-127.367	**-616.083**	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**0**	**-31.217**	**-81.562**	**-121.203**	**-127.367**	**-127.367**	**-127.367**	**-616.083**	
Finansposter											
Statslig modregning af parkerings-indtægter	ØU	2500		31.217	81.562	121.203	127.367	127.367	127.367	**616.083**	
Finansposter i alt			**0**	**31.217**	**81.562**	**121.203**	**127.367**	**127.367**	**127.367**	**616.083**	

*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

Tabel 10. Scenarie 4. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
Parkeringsudstyr	2000	2.431	1.029	2.294		5.754	
Kommunikation	2000	182	99	125		406	91*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	342	148	317		807	
Anlægsudgifter i alt		**2.955**	**1.276**	**2.736**	**0**	**6.967**	**91***
Afledte serviceudgifter							
Drift af skilte og parkeringskontrol	1000	2.093	9.415	13.317	17.091	41.916	
Øgede indtægter fra parkering*	1010		-14.000	-20.000	-28.000	-62.000	
Afledte serviceudgifter i alt		**2.093**	**-4.585**	**-6.683**	**-10.909**	**-20.084**	

*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

Tabel 11. Scenarie 4a. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
Parkeringsudstyr	2000	2.646	3.108			5.754	
Kommunikation	2000	206	200			406	103*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	374	433			807	
Anlægsudgifter i alt		**3.226**	**3.741**	**0**	**0**	**6.967**	**103***
Afledte serviceudgifter							
Drift af skilte og parkeringskontrol	1000	2.382	11.493	17.091	17.091	48.057	
Øgede indtægter fra parkering*	1010		-16.000	-28.000	-28.000	-72.000	
Afledte serviceudgifter i alt		**2.382**	**-4.507**	**-10.909**	**-10.909**	**-23.943**	

*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

Tabel 12. Scenarie 4b. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
Parkeringsudstyr	2000	2.457	3.297			5.754	
Kommunikation	2000	189	217			406	95*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	347	460			807	
Anlægsudgifter i alt		**2.993**	**3.975**	**0**	**0**	**6.967**	**95***
Afledte serviceudgifter							
Drift af skilte og parkeringskontrol	1000	3.240	15.624	17.091	17.091	53.046	
Øgede indtægter fra parkering*	1010		-21.000	-28.000	-28.000	-77.000	
Afledte serviceudgifter i alt		**3.240**	**-5.376**	**-10.909**	**-10.909**	**-23.954**	

*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler
Der blev i budget 2016 afsat 19 mio. kr. på anlæg til etablering af gul zone på ydre Østerbro, Nørrebro og i Valby, samt 9,9 mio. kr. årligt i afledt drift fra 2018 og frem. Der blev i Budget 2018 afsat yderligere 8,7 mio. kr. årligt til drift af gul zone fra 2018 og frem. Borgerrepræsentationen godkendte desuden omdisponering af henholdsvis 1. mio. kr. og 11 mio. kr. til etablering af gul zone på møderne den 26. maj 2016 og den 24. august 2017.

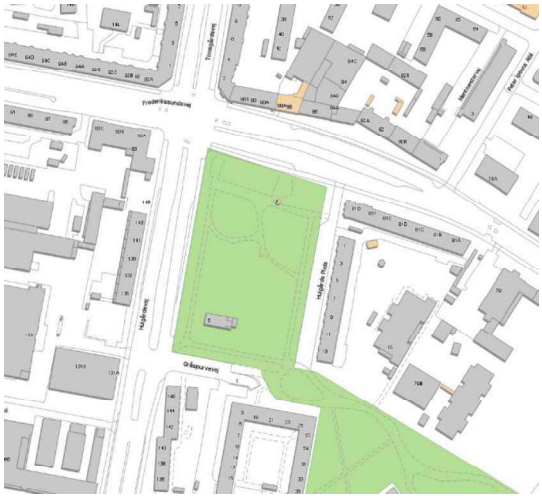
(1.000 kr., løbende p/l)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Budgetaftale 2016 - anlæg	3.000	6.400	9.550				
BR 26. maj 2016 – anlæg		1.000					
BR 24. aug. 2017 - anlæg				6.000	5.000		
Budgetaftale 2016 - drift				9.900	9.900	9.900	9.900
Budgetaftale 2018 - drift				8.700	8.700	8.700	8.700
Afsatte midler i alt	**3.000**	**7.400**	**9.550**	**24.600**	**23.600**	**18.600**	**18.600**

Henvisninger
Teknik- og Miljøudvalget den 30. august 2021 – Analyse af muligheder for udvidelse af parkeringszoner i København:
https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/28648138-41845711-2.pdf

Bilag
Bilag 1 – Kortoversigt over faser
Bilag 2 – økonomi fordelt på områder og scenarier

TM132 Legeplads på Hulgårds Plads, Bispebjerg





Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 på opgradering af forholdene på legepladsen på Hulgårds Plads, med udgangspunkt i et idéoplæg udarbejdet af Bispebjerg Lokaludvalg.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder flere tiltag for opgradering af Hulgårds Plads.
Initiativ 1 omhandler en grøn afskærmning. Initiativ 2 består af to scenarier for hhv. et lille og stort fysisk løft af den bemandede legeplads. Initiativerne/scenarierne er en opdeling af det samlede idéoplæg fra Bispebjerg Lokaludvalg (bilag 1).

Initiativ 1 og initiativ 2 kan vælges uafhængigt af hinanden. De to scenarier under initiativ 2 er dog gensidigt udelukkende.

Initiativ 1. Grøn afskærmning (0,8 mio. kr. i anlæg)

Med Initiativ 1 gennemføres en samlet tilplantningsstrategi for Hulgårds Plads for at afskærme pladsen (særligt legepladsen) for partikelforurening fra trafikken på Hulgårdsvej og Frederikssundvej samt for at ruminddele pladsen mere hensigtsmæssigt i forhold til pladsens forskellige brugere. Dette skal eksempelvis give mulighed for, at børnefamilier og udsatte borgere i højere grad kan benytte pladsen ugeneret af hinandens aktiviteter.

Mellem de store veje og legepladsen etableres en afskærmende væg af beplantning på ca. 2 meter i bredde. Pladsen har i dag allerede en hel del store træer. Det forventes derfor, at der primært vil være behov for at tilplante høje buske og kun ganske få eller ingen træer. Der vil blive udvalgt plantearter med særlige kvaliteter i forhold til at afskærme for partikelforurening. Sammensætningen af planter skal desuden bidrage til den æstetiske oplevelse af pladsen og kommunens ambitioner for biodiversitet. Ved udarbejdelse af beplantningsplanen tages hensyn til forhold som tryghed og oversigtsforhold.

Initiativet forventes ikke at have konsekvenser for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 2, scenarie 1. Lille løft af legeplads (3,5 mio. kr. i anlæg)
Med dette scenarie gennemføres et løft af den bemandede legeplads på Hulgårds Plads, så legepladsen kommer tættere på standarden i resten af byen. Den eksisterende legeplads vil blandt andet i mindre omfang få tilført enkelte nye elementer, fx bænke, plantekasser eller mindre legeredskaber.

Initiativet forventes ikke at have konsekvenser for områdets træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 2, scenarie 2. Stort løft af legeplads (7,6 mio. kr. i anlæg)
Med Initiativ 2, scenarie 2 tilføres yderligere midler til legepladsen, hvilket giver mulighed for at gennemføre et markant fysisk løft, der kan gøre den bemandede legeplads på Hulgårds Plads til en attraktion i et udsat byområde.

Med dette initiativ, vil det være muligt at erstatte samtlige gamle legepladsredskaber med nye elementer af højere kvalitet. Med inspiration fra lokaludvalgets idéoplæg vil legepladsen blive disponeret i aldersrelateret zoner, hvor der også tages særlig hensyn til, at de mindste børn er beskyttet mod støj og dårlig luft.

Der vil også blive etableret belysning på legepladsen, så den daglige brug kan udvides i vinterhalvåret. Udover at udvide tidsrummet, hvor det er muligt at anvende legepladsen, vil belysningen også øge trygheden på pladsen.

Belysningen vil blive installeret med timer, så der i samråd med de lokale beboere kan fastlægges et passende tidsrum for belysningen. Der vil blive valgt belysning, som tager hensyn til omkringliggende boliger og trafik. Da legepladsen er tæt omkranset af træer, forventes det, at belysningen vil have meget lille påvirkning på de omkringliggende boliger.

Den nærmere udvælgelse af legeredskaber og disponering af legepladsen skal ske i samråd med de lokale brugere og ansatte på den bemandede legeplads. Da denne løsning giver mulighed for en mere omfattende reorganisering af legepladsen, er der med denne løsning afsat ekstra midler til borgerinddragelse.

Initiativet forventes ikke at have konsekvenser for områdets træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Økonomi
Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,3 mio. kr. i perioden 2022-2024, ved valg et det store løft af legepladsen. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte årlige driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2023, 0,02 mio. kr. i 2024, 0,1 mio. kr. i 2025 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til drift af ny belysning, pleje af beplantning, drift og vedligehold af legeredskaber.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget august 2023. Initiativ 2 (begge scenarier) forventes ibrugtaget i september 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2023 p/l)*	**Styrings-område**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Initiativ 1. Grøn afskærmning						
- Anlæg	Anlæg	762				762
- Afledt drift og vedligehold	Service	7	17	17	17	58
Initiativ 1 i alt		**769**	**17**	**17**	**17**	**820**
Initiativ 2, scenarie 1. Lille løft af legeplads						
- Anlæg	Anlæg	1.067	1.823	603		3.493
- Afledt drift og vedligehold	Service			38	115	153
Initiativ 2, scenarie 1 i alt		**1.067**	**1.823**	**641**	**115**	**3.646**
Initiativ 2, scenarie 2. Stort løft af legeplads						
- Anlæg	Anlæg	2.577	3.683	1.307		7.567
- Afledt drift og vedligehold	Service			128	270	398
Initiativ 2, scenarie 2 i alt		**2.577**	**3.683**	**1.435**	**270**	**7.965**
Udgifter i alt (ved valg af scenarie 1)		**1.836**	**1.840**	**658**	**132**	**4.466**
Udgifter i alt (ved valg af scenarie 2)		**3.346**	**3.700**	**1.452**	**287**	**8.785**

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2023 p/l)*	Bevil-ling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
Anlægsudgifter							
- Projektering, initiativ 1	2000	86				86	86*
- Udførsel, initiativ 1	2000	576				576	576*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	100				100	100*
- Projektering, initiativ 2, scenarie 1	2000	132	265			397	397*
- Udførsel, initiativ 2, scenarie 1	2000	796	1.320	524		2.640	2.640*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2, scenarie 1	2000	139	238	79		456	456*
- Projektering, initiativ 2, scenarie 2	2000	517	341			858	858*
- Udførsel, initiativ 2, scenarie 2	2000	1.724	2.862	1.137		5.723	5.723*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2, scenarie 2	2000	336	480	170		986	986*
Anlægsudgifter i alt (ved valg af scenarie 1)		**1.829**	**1.823**	**603**	**0**	**4.255**	**4.255***
Anlægsudgifter i alt (ved valg af scenarie 2)		**3.339**	**3.683**	**1.307**	**0**	**8.329**	**8.329***
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 1	1000	7	17	17	17	58	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 2, scenarie 1	1000			38	115	153	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 2, scenarie 1	1000			128	270	398	
Afledte serviceudgifter i alt (ved valg af scenarie 1)		**7**	**17**	**55**	**132**	**211**	
Afledte serviceudgifter i alt (ved valg af scenarie 2)		**7**	**17**	**145**	**287**	**456**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

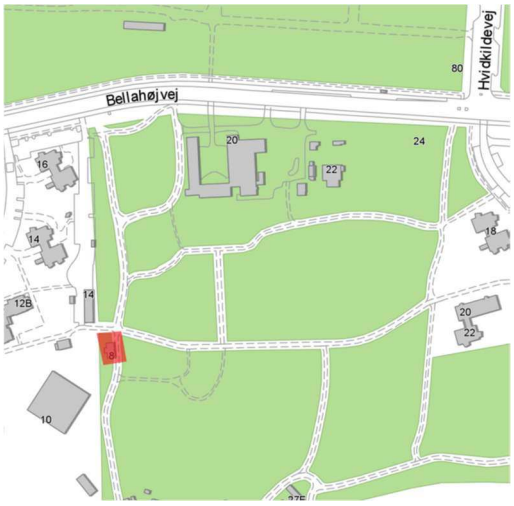
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler
Ved Budget 2022 blev der givet midler til løbende renovering af legepladser. Af den samlede bevilling udmøntes 0,5 mio. kr. samlet i perioden 2022-2027 til legepladsen på Hulgårds Plads.

Bilag

Bilag 1: Hulgårds Plads, Ideoplæg

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.

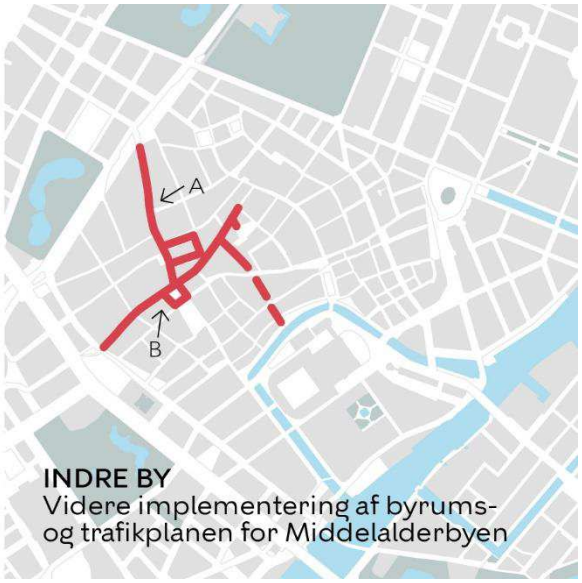
Initiativ 1. Øget drift af nye toiletter (0,2 mio. kr. årligt i service)
Bliver der afsat midler til enten scenarie 1 eller 2 og dermed opført nye toiletter, kan der afsættes midler til øget drift af toiletterne, så alle de nye toiletter kan holdes åbne året rundt til alle besøgende i parken.

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

Tidligere afsatte midler
Der er ikke tidligere givet 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, Bispetorvet (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, tværprofil, 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 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**
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
Initiativ 1 i alt		**2.600**	**1.500**	**0**	**0**	**4.100**
initiativ 2. Anvendelse af private bilparkeringsanlæg til cykelparkering						
Projektledelse	Anlæg	100	200	0	0	300
Initiativ 2 i alt		**100**	**200**	**0**	**0**	**300**
Udgifter i alt		**2.700**	**1.700**	**0**	**0**	**4.400**

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)*	Ud-valg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
Anlægsudgifter								
- 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*
Anlægsudgifter i alt			**2.700**	**1.700**	**0**	**0**	**4.400**	**4.400**

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
Afsatte midler i alt	**8.500**	**500**	**2.150**	**8.000**	**6.150**

Henvisninger

Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen (kk.dk)