



Orienteringsnotat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalgets tiltag og hensigtserklæringer i Overførselssagen 2022-2023

Enhedslisten, Konservative, Radikale Venstre, Alternativet, Venstre, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance indgik den 21. marts 2023 forlig om Overførselssagen 2022-2023 *Hånd om byens rammer og velfærd*. Overførselssagen 2022-2023 behandles endeligt i Borgerrepræsentationen den 4. maj 2022.

Med dette notat orienteres Teknik- og Miljøudvalget om tiltag og hensigtserklæringer i aftalen, som hører under Teknik- og Miljøudvalget. Notatet skal læses med det forbehold, at placering af bevillinger mellem forvaltningerne endnu ikke er endelig afklaret. Der kan derfor ske ændringer frem mod vedtagelsen af aftalen i Borgerrepræsentationen den 4. maj 2023.

Teknik- og Miljøudvalgets bevillinger i Overførselssagen 2022-2023

Med Overførselssagen 2022-2023 får Teknik- og Miljøudvalget tilført 115,3 mio. kr. i anlægsbevillinger og 18,7 mio. kr. i driftsbevillinger i årene 2023-2026. Dette er inklusive midler fra investeringspuljen, medfinansiering samt midler fra genopretningsrammen. Med aftalen tildeles anlægsmåltal i 2023. Anlægsmåltal ud over 2023 skal findes indenfor udvalgets egen måltalsramme, som fastsættes endeligt med den fæseopdelte budgetproces for anlæg.

Teknik- og Miljøudvalgets tiltag i Overførselssagen 2022-2023

De tiltag, som Teknik- og Miljøudvalget fik bevilliget midler til i Overførselssagen 2022-2023, fremgår af tabel 1. Tabellen viser de enkelte tiltags titel, bevilling, tidspunkt for frigivelse, bevilling og forventet ibrugtagningstidspunkt. Hele anlægsbevillingen for tiltagene fremgår af tabellen, hvorimod det kun er bevillingen i budgetårene 2023-2026, som er medregnet for driftsbevillingerne.

22-03-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 5024

Dokumentnummer i F2
81023

Sagsnummer i eDoc

Stab

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Tabel 1. Teknik- og Miljøudvalgets tiltag i Overførselssagen 2022-2023.

Tiltag (mio. kr. - 2023 p/l)	Anlæg i alt	Service 2023-2026	Ibrugtagning ved anlægsbevilling
TM1 Forbedret cykelfremkommelse på Torvegade, scenarie 1 - udvidelse af cykelstier på hele Strækningen	70,9*		Oktober 2028
TM7 24 meter bolværk ved Amaliehaven	2,0		September 2024
ØK14 - Overførsel af forvaltningernes øvrige mindreforbrug fra 2022 (TM8 Overførsel af uforbrugte midler til etablering af elbilspadser med ladeinfrastruktur)		2,0	-
TM5 Overdækning af Helsingørmotorvejen, scenarie 3 - screening med fokus på de fysiske forhold	0,5		Marts 2024
TM9 Trafiksikkerhed på Frederikssundsvej, scenarie 1 - alle etaper	18,9		Maj 2027
TM9 Erstatningsparkeringspladser vedr. TM09 Trafiksikkerhed på Frederikssundsvej	2,7		Maj 2027
KF16 Kunstgræsbaner i Mimersparksen	6,4		Ultimo 2025
TM3 Renere søer i Indre By, initiativ 2 - øget renholdelsesindsats i vandet i højsæsonen 2023-2024		0,6	-
TM4 Øget kontrol ved ulovlig parkering på handicap-parkeringspladser		0,8	-
I alt til Teknik- og Miljøudvalget	101,4	3,4	
<i>Udmøntning af investeringspuljen</i>			
BC70 Hjemtagelse af vask af arbejdstøj		0,2	-
BC72 Reorganisering af HR-funktion		1,7	-
BC73 Mere effektiv anvendelse af forvaltningens administrative ejendom	1,8	10,3	-
BC75 Alma - Almenes (digitale-) assistent	0,9		-
BC76 Forbedret datakvalitet i driftssystemer		3,1	-
BC77 Yderligere digitalisering i byggesagsbehandlingen	11,2		-
Midler fra investeringspuljen I alt	13,9	15,3	
I alt til Teknik- og Miljøudvalget	115,3	18,7	

* Midlerne er inklusive medfinansiering samt midler omdisponeret fra genopretningsramme til genopretning af Torvegade

Aftaleteksten, bevillingen og forvaltningens eventuelle bemærkninger gennemgås efterfølgende i notatet, hvor sidehenvisning til aftaleteksten fremgår i parentes efter tiltagets titel. Der er samtidig henvisning til de publicerede budgetnotater, der ligger til grund for tiltagene i aftalen. Budgetnotater med midler under Teknik- og Miljøudvalget fremgår af bilag 1.

Tabel 1 ovenfor er baseret på Økonomiforvaltningens foreløbige regneark. Afrundinger med videre kan bevirke, at der er mindre differencer mellem den bevilling, som fremgår af tabel 1, og den nævnte bevilling i aftaleteksten. De endelige bevillinger afhænger af afstemningsprogrammet, der behandles af Borgerrepræsentationen den 4. maj 2023.

Hensigtserklæringer og andre udvalgs tiltag med relevans for Teknik- og Miljøudvalget i Overførselssagen 2022-2023

De hensigtserklæringer i Overførselssagen 2022-2023, som har særlig relevans for Teknik- og Miljøudvalget, fremgår af tabel 2. Tabellen indeholder også andre udvalgs tiltag med relevans for Teknik- og Miljøudvalget.

Tabel 2. Hensigtserklæringer og andre tiltag med relevans for Teknik- og Miljøudvalget i Overførselssagen 2022-2023

Hensigtserklæring og andre tiltag
SO18 Merudgifter sfa. Bolig-hjemløseaftalen
TM12 Initiativer til at fremme en grøn by
TM13 Forbedring af toiletkapaciteten i København
TM11 Ambitiøs klimapakke
TM14 Grundkapitalmidler til skæve boliger samt øvrige almene boligformer

Teknik- og Miljøudvalgets tiltag og hensigtserklæringer i Overførselssagen 2022-2023

I det følgende gennemgås Teknik- og Miljøudvalgets tiltag og hensigtserklæringer i Overførselssagen 2022-2023.

Rettidig omhu

TM01 – Forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade, Indre By (s. 14)

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler til at forbedre cykelfremkommeligheden på Torvegade, Indre By (scenarie 1).

Bevilling: Der afsættes:

- 47,8 mio. kr. samlet på anlæg i 2023-2028.

- 26,9 mio. kr. samlet på anlæg i 2024-2029 i indtægtsbevilling til statslig medfinansiering.

Midlerne finansieres delvist af 23,1 mio. kr., som disponeres fra genopretningsrammen. Det bemærkes, at initiativet vil medføre stigende udgifter til busdriften, idet rejsetiden forøges. Finansiering af de øgede driftsudgifter vil blive indarbejdet i en kommende budgetindstilling, når merudgifterne er endeligt opgjort.

Den samlede udledning forventes at udgøre 436 tons CO₂e for hele anlægsprojektet.

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at det er budgetnotatets scenarie 1, der indgår i aftalen.

Budgetnotat: TM1 Forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade, Indre By (rettidig omhu)

TM07 – 24 meter bolværk ved Amaliehaven (s. 14)

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler til at renovere et 24 meter bolværk ved Amaliehaven, som en del af den eksisterende renovering, der blev besluttet med budgetaftalen for 2022.

Bevilling: Der afsættes:

- 2,0 mio. kr. samlet på anlæg i 2023 og 2024 til renovering af bolværk.

Budgetnotat: TM7 24 meters bolværk ved Amaliehaven, Indre By (rettidig omhu)

Øvrigt som drøftet i forligskredsen**ØK14 – Overførsel af forvaltningernes øvrige mindreforbrug fra 2022 (s. 17)**

Aftaletekst: Parterne er enige om at imødekomme forvaltningernes anmodninger om overførsel af øvrige mindreforbrug vedrørende investeringscases, tværgående projekter samt øvrige sager på service.

Bevilling: Der afsættes:

- 19,3 mio. kr. på service i 2023 og 0,9 mio. kr. i 2024 på service til overførsel af forvaltningernes øvrige mindreforbrug på service i 2022.

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at der med aftalen overføres 2,0 mio. kr. i mindreforbrug fra regnskab 2022 til budget 2023. Der er mindreforbrug, da ændring i retsgrundlaget for opstilling og drift af ladestandere har forårsaget, at forvaltningen ikke har haft mulighed for at udmønte hele rammen for el-køretøjspladser med tilhørende ladestandere i 2022, idet forvaltningen har skulle udarbejde udbudsmateriale til formålet. Der overføres således 2,0 mio. kr. med henblik på at sikre finansiering af etablering af 800 pladser.

Budgetnotat: TM8 Overførsel af uforbrugte midler til etablering af el-bilspadser med ladeinfrastruktur

Hensigtserklæringer fra budget som nu er finansieret**TM05 – Overdækning af Helsingørmotorvejen, screening (s. 19)**

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler til at foretage screening af, hvordan Helsingørmotorvejen i Københavns Kommune kan overdækkes (scenarie 3).

Bevilling: Der afsættes:

- 0,5 mio. kr. samlet på anlæg i 2023-2024.

Screeningen har fokus på de fysiske forhold og vil undersøge mulige konstruktionsformer, give overslag på CO2-udledning ved anlæg samt undersøge støjforhold med udgangspunkt i erfaringer fra tidligere overdækningsprojekter. Screeningen skal danne udgangspunkt for en eventuel senere foranalyse. Screeningen forventes at være færdig til Overførselssagen 2023/2024. Parterne er enige om at behandle sagen, så snart budgetnotatet er udarbejdet.

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at der er bevilliget midler til budgetnotatets scenarie 3, som er en screening.

Budgetnotat: TM5 Overdækning af Helsingørmotorvejen, Bispebjerg - foranalyse (opdateret 20. marts)

Øvrige

TM09 - Trafiksikkerhed på Frederikssundsvej (s. 21)

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler til, at anlægge hhv. forskellige trafiksikkerhedstiltag på Frederikssundsvej, samt samtidig etablering af erstatningsparkeringspladser for de pladser, der nedlægges ifm. anlægsprojektet (scenarie 1, initiativ 1 og 2).

Bevilling: Der afsættes:

- 18,8 mio. kr. samlet på anlæg i 2023-2027 til at opføre forskellige trafiksikkerhedstiltag på ni lokationer på Frederikssundsvej.
- 2,7 mio. kr. samlet på anlæg i 2024-2026 til etableringen af erstatningsparkeringspladser.

Initiativet forventes at forbedre trafiksikkerheden på Frederikssundsvej. Det bemærkes, at initiativet kan medføre stigende udgifter til busdriften, idet rejsetiden forøges. Udgifterne vil blive indarbejdet i en kommende budgetindstilling, når merudgifterne er endeligt opgjort.

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at der med aftalen er afsat midler til initiativ 1 og 2 i budgetnotatets scenarie 1.

Budgetnotat: TM9 Trafiksikkerhed på Frederikssundsvej, Bispebjerg og Brønshøj-Husum

KF16 - Kunstgræsbane i Mimersparksen (s. 21)

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler til projektering og anlæg af en 8v8 non-infill kunstgræsbane i Mimersparksen. Kunstgræsbanen erstatter projektet med en kunstgræsbane i Nørrebroparken, der blev afsat midler til med Budget 2019, men som er blevet annulleret, idet der ikke kunne opnås dispensation fra fredning.

Bevilling: Der afsættes:

- 6,4 mio. kr. på anlæg i 2023-2025 til projektering og anlæg af en 8v8 non-infill kunstgræsbane i Mimersparksen.
- 1,19 mio. kr. på service i 2025 til indkøb af driftsmateriel og mål.
- 0,3 mio. kr. på service i 2026 til varig drift.

Sagen finansieres delvist af annulleringen af servicebevillingen til afledt drift, der frigiver

- 0,2 mio. kr. på service i 2024 og frem.

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at de 6,4 mio. kr. på anlæg til projektering og anlæg af kunstgræsbanen henhører under Teknik- og Miljøudvalget. Midler på service henhører under Økonomiforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Budgetnotat: KF16 8v8 kunstgræsbane i Mimersparksen (anlægsbevilling)

TM03 – Renere søer i Indre By (s. 23)

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler, til en øget renholdelsesindsats i sommerperioden af søerne i Indre By (initiativ 2).

Bevilling: Der afsættes:

- 0,3 mio. kr. i service i hhv. 2023 og 2024 til en øget renholdelsesindsats i vandet.

Initiativet forventes at bidrage til et højere serviceniveau for renholdelse i søerne. Det kan medføre en positiv tendens, hvor mindre affald smides i søerne, når de fremstår renere.

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at der med aftalen er afsat midler til budgetnotatets initiativ 2.

Budgetnotat: TM3 Renere søer i Indre By

TM04 – Øget parkeringskontrol på handicapparkeringspladser (s. 25)

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler til øget kontrol af ulovlige parkeringer på handicapparkeringspladser (scenarie 1), samt at initiativet opstartes i 2023.

Bevilling: Der afsættes:

- 2,0 mio. kr. på serviceudgifter i 2024,
- 1,2 mio. kr. på serviceindtægter i 2024, som følge af øgede indtægter fra p-afgifter.

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at der med aftalen er afsat midler til budgetnotatets scenarie 1. Endvidere bemærkes det, at indsatsen i 2023 skal igangsættes indenfor udvalgets eksisterende budget til parkeringskontrol.

Budgetnotat: TM4 Øget kontrol ved ulovlig parkering på handicapparkeringspladser

SO18 - Merudgifter sfa. Bolig-hjemløseftalen

Aftaletekst: (...) Parterne er endvidere enige om, at Socialforvaltningen, Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen afsøger mulige placeringer for skæve boliger, herunder mulighederne for at bygge forskellige typer skæve boliger, og at dette kan indgå i forhandlingerne om budget 2024.

TM12 - Initiativer til at fremme en grøn by (s. 27)

Aftaletekst: Vi står midt i en biodiversitetskrise. Vi arbejder på en ambitiøs handleplan for at fremme, at København skal være en grøn og levende by med et højt niveau af biodiversitet. Parterne er derfor enige om, at der til Budget 2024 bør finansieres tiltag, der styrker byens biodiversitet ved at sikre implementering af biodiversitetsstrategien. Teknik- og Miljøforvaltningen skal frem mod Budget 2024 udarbejde forslag til initiativer i en Grøn by pakke.

Budgetnotat: TM12 Hensigtserklæring vedr. initiativer til at fremme en grøn by

TM13 - Forbedring af toiletkapaciteten i København (s. 27)

Aftaletekst: Parterne er enige om at fremme og forbedre toiletkapaciteten i det offentlige rum i København.

Parterne henviser derfor finansiering vedr. implementering af "toiletprioriteringsliste 2022 - indsatser til øget toiletkapacitet og serviceniveau" til forhandlingerne om Budget 2024.

Budgetnotat: TM13 Hensigtserklæring vedr. forbedring af toiletkapaciteten i København

TM11 - Ambitiøs klimapakke (s. 27)

Aftaletekst: Københavns Kommune har været blandt de første kommuner til at sætte ambitiøse mål, herunder mål om klimaneutralitet, og en ny ambitiøs klimahandlingsplan er under udarbejdelse. Parterne er enige om at fortsætte og fastholde den ambitiøse klimaindsats.

Derfor er parterne enige om, at der til Budget 2024 udarbejdes en budgetpakke, der fortsætter det høje ambitionsniveau på klimaområdet fra aftalen om Budget 2023.

Budgetnotat: TM11 Hensigtserklæring om ambitiøs klimapakke

TM14 Grundkapitalmidler til skæve boliger samt øvrige almene boformer (s. 28)

Aftaletekst: Parterne er enige om, at det er afgørende at sikre løbende tilstrækkelig grundkapital til at understøtte opførelse af almene boliger, herunder bl.a. grundkapitalmidler til skæve boliger samt øvrige almene boligformer. Parterne er enige i, at finansiering hertil skal indgå i forhandlingerne om Budget 2024.

Budgetnotat: TM14 Hensigtserklæring vedr. grundkapitalmidler

Udmøntning af investeringspuljer

Aftaletekst: Investeringspuljerne understøtter en løbende omstilling og bedre indretning af kommunens service, fx med anvendelse af nye teknologier, energiforbedringer, forebyggende indsatser og bedre arbejdstilrettelæggelser. Der fremlægges investeringsforslag to gange årligt i forbindelse med overførelsessagen og budgetforhandlingerne. Dette er første udmøntning af investeringspuljerne i 2023.

Bevilling: Der afsættes:

- 0,2 mio. kr. i 2023 til BC70 Hjemtagelse af vask af arbejdstøj
- 1,1 mio. kr. i 2023 og 0,6 mio. kr. i 2024 til BC72 Reorganisering af HR-funktion
- 9,8 mio. kr. på service i 2023 og 0,5 mio. kr. i 2024 til BC73 Mere effektiv anvendelse af forvaltningens administrative ejendom
- 1,8 mio. kr. på anlæg i 2023-2024 til BC73 Mere effektiv anvendelse af forvaltningens administrative ejendom
- 0,9 mio. kr. på anlæg i 2023 til BC75 Alma – Almenes (digitale-) assistent
- 0,9 mio. kr. på service i 2023, 1,3 mio. kr. i 2024 og 0,9 mio. kr. i 2025 til BC76 Forbedret data-kvalitet i driftssystemer
- 11,2 mio. kr. på anlæg i 2023-2025 til BC77 Yderligere digitalisering i byggesagsbehandlingen

Forvaltningens bemærkning: Det bemærkes, at der ovenfor kun er medtaget investeringscases på Teknik- og Miljøudvalgets område.

TM1 Forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade, Indre By (rettidig omhu)



Baggrund

I Budget 2023 henviste parterne projektet om forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade til Overførselssagen 2022-2023. Teknik- og Miljøforvaltningen har i overensstemmelse med hensigtserklæringen været i dialog med Økonomiforvaltningen og Movia, for at afdække konsekvenser for busfremkommeligheden ved det foreslåede projekt, så vidt det er muligt på nuværende tidspunkt.

Rettidig omhu
Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås statslig medfinansiering på 26,9 mio. kr. Medfinansieringen vil bortfalde, hvis midlerne ikke afsættes i Overførselssagen 2022-2023. Tilsagnet om medfinansiering gælder for begge scenarier.

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

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Christianshavn Lokaludvalg gennemført den samlede foranalyse. Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om foranalysens resultater 7. juni 2021.

Staten har givet tilsagn om støtte fra den nationale Cykelpulje på 26,9 mio. kr. til projektet. Støtten skal, for at komme til udbetaling, modsvares af et tilsvarende beløb fra Københavns Kommune i 2023. Tilsagnet afhænger dermed af, at der afsættes midler hertil senest i overførselssagen 2022-2023, og projektet senest er færdiganlagt og evalueret december 2028. Teknik- og Miljøforvaltningen har været i dialog med



Vejdirektoratet, som administrerer cykelpuljen, angående muligheden for at forlænge tidsrammen for den statslige støtte. Dette har Vejdirektoratet afvist.

På den baggrund vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at såfremt der ikke afsættes finansiering til projektet ved Overførelsessagen 2022-2023, bortfalder det statslige tilskud på 26,9 mio. kr. til projektet, da projektet ikke kan anlægges og evalueres inden for den fastsatte tidsramme.

Dette budgetnotat indeholder to scenarier for Torvegade. Scenarie 1 er overløb fra Budget 2023, mens scenarie 2 er et reduceret scenarie, der er politisk bestilt. Tilsagnet om medfinansiering gælder for begge scenarier.

Indhold

Torvegade er en ca. 750 meter lang central trafikåre mellem Amager og Indre By. Der er i perioden 2016-2021 registreret 73 uheld, hvoraf 33 er med cyklister indblandet. Tællinger fra august 2020 viser, at kapaciteten på cykelstierne er overskredet væsentligt i spidstimerne på Torvegade, da cykelstierne er for smalle til at afvikle den store mængde cykeltrafik, og cyklisterne holder i kø i signalanlæggene. Yderligere viser trafikberegninger, at hverdagsdøgnstrafikken for cyklister vil stige med ca. 6 % på Torvegade frem mod 2035 som et resultat af byudviklingen og den generelle vækst i København.

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

Budgetnotatet indeholder to scenarier. Forskellen på de to scenarier er, at kørebanerne i scenarie 1 indsnævres på stykket med Christianshavns Voldgade og Christmas Møllers Plads, og der anlægges et grønt midterareal med plads til træer, mens kørebanerne i scenarie 2 bibeholdes som i dag.

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

Scenarie 1: Bedre fremkommelighed for cyklister på Torvegade (47,8 mio. kr. i anlæg)

På hele Torvegade udvides cykelstierne til 3,5 meter i hver side, og fortove på strækningen udvides op til 4,8 meter. Ved Strandgade-krydset flyttes et busstop i sydgående retning til en placering lige før krydset med ny busperron, så busserne ikke blokerer for bilerne ved af- og påstigning. Busbanerne nedlægges på Torvegade mellem Strandgade og Christianshavns Torv og mellem Prinsessegade og Christianshavns Voldgade.

Ved Christianshavn Torv bibeholdes eksisterende busbaner, så biler her har mulighed for at passere busser, der holder ved perron. Eksisterende busperroner udvides til 2,0 meter, mens fortovet mod Christianshavn Torv indsnævres med 0,5 meter. Fortovet modsat Christianshavn Torv udvides til 3,75 meter, da der her ofte er mange mennesker.

På stykket mellem Christianshavns Voldgade og Christmas Møllers Plads udvides cykelstierne. Busbanen bibeholdes i indadgående retning og der nedlægges en vejbane i hver retning og der etableres en grøn midterrabat, hvor der er mulighed for at plante



træer, hvis dette tillades af Slots- og Kulturstyrelsen. Forvaltningen estimerer, at der kan plantes ca. 30 træer på strækningen. Der fældes ikke træer som en del af projektet.

Scenarie 2: Bedre fremkommelighed for cyklister på Torvegade - hvor vejbanerne mellem Christianshavns Voldgade og Christmas Møllers Plads fastholdes som i dag. (45,1 mio. kr. i anlæg)

Dette scenarie er identisk med scenarie 1 for Torvegade på strækningen mellem Strandgade og Christianshavns Voldgade. På strækningen mellem Christianshavns Voldgade og Christmas Møllers Plads fastholdes eksisterende forhold med to vejbaner og busbane i indadgående retning samt tre vejbaner, hvor den ene er kombineret bus- og højresvingsbane i udadgående retning. Vejbanerne opretholdes således at fremkommeligheden er uændret i forhold til i dag. Cykelstien udvides ved at inddrage det smalle grønne areal mellem cykelsti og kørebane og flytte de eksisterende lysmaster til fortovet.

Ved at bibeholde de eksisterende vejbaner er det ikke muligt at etablere den grønne midterrabat. Dette gør projektet en smule billigere.

Konsekvenser for trafikanterne (begge scenarier)

De foreløbige trafikale beregninger viser, at antallet af cyklister forventes at stige med 2.200 cyklister (til 26.900 cyklister på en hverdag), at antallet af buspassagerer forbliver uændret (6.300), og at antallet af biler falder med 1.000 biler (til 25.700 biler).

Konsekvenser for træer (begge scenarier)

	Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
Scenarie 1	39	0	Ca. 30	Ca. 69
Scenarie 2	39	0	0	39

Konsekvenser for bilparkeringspladser (begge scenarier)

Der er i registeret ca. 1.400 parkeringspladser i parkeringszonen, hvor ingen af pladserne er på selve Torvegade og området har en gennemsnitlig belægningsprocent på 108 %.

Det er nødvendigt at nedlægge op til 13 bilparkeringspladser i sidegaderne til Torvegade som følge af, at ensretninger og svingbevægelser ændres. Dette er nødvendigt for at sikre et godt trafikflow.

Forvaltningen vil etablere erstatningspladser i områderne omkring Torvegade og den præcise placering vil blive kortlagt i den videre projektering. Udgifterne til erstatningsparkeringspladserne er indeholdt i projektøkonomien

Konsekvenser for cykelparkering (begge scenarier)

I sidegaderne kan der etableres ca. 110 nye cykelparkeringspladser. Det præcise antal kortlægges i projektforslagsfasen. Anlæg af cykelparkeringspladserne indgår i budgetøkonomien.

Konsekvenser for busfremkommeligheden (begge scenarier)

Der etableres forskellige afbødende foranstaltninger for at effekten på bussernes fremkommelighed mindskes, fx et bussignal i krydset ved Strandgade, så busserne prioriteres i det omfang, at det er muligt. Ved Prinsessegade bibeholdes derudover et eksisterende gatingsignal til busser, som leder busserne først ind i krydset ved Stadsgraven.



Prioriteringen af busserne på Torvegade vil skabe en smule mere trængsel. Men foreløbige trafikberegninger (COMPASS) viser, at bilernes fremkommelighed i myldretiden påvirkes minimalt, da biltrafikken på strækningen i forvejen er præget af køkørsel i spidsbelastningstimerne.

Effekten af de afbødende foranstaltninger på bussernes fremkommelighed afhænger i høj grad af længderne på busbanerne og den øgede forsinkelse, som påføres den øvrige biltrafik. Forsinkelser vurderes at være størst i myldretiden, når vejstrækningen er præget af bilkø, da busserne ikke længere kan ledes udenom bilkøen via busbaner. For at Movia kan beregne eventuelle merudgifter for busdriften, skal der laves yderligere trafikmodelberegninger. Disse beregninger kan først laves i forbindelse med projekteringen, når vejgeometrien er helt på plads. Foreløbige trafikberegninger (COMPASS) viser dog, at evt. forringelser vil være i størrelsesordenen 3-5 minutter. Movia vurderer at en forsinkelse på 3-5 minutter svarer til ca. 3,1 mio. kr. i øgede driftsomkostninger. Det er vigtigt at påpege, at dette er et groft skøn og driftsomkostningerne kan blive ændret, når Movia får lavet en mere detaljeret beregning af udgifterne.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt ultimo 2024 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler. I indstillingen vil forvaltningen sammen med Movia og Økonomiforvaltningen fremlægge de eventuelle merudgifter som forringelsen af busfremkommeligheden kan medføre. Midler til øgede driftsomkostninger vil blive indarbejdet i en kommende budgetindstilling af Økonomiforvaltningen.

Omdisponering af midler fra genopretningsrammen (begge scenarier)

Torvegade fremstår nedslidt og står til at blive genoprettet inden for en kommende årrække. For at skabe bedst muligt synergi, er der i dette projekt indtænkt, at Torvegade genoprettes, og midlerne til genopretning (fra Genopretningsrammen 2026) af Torvegade (23,1 mio. kr.) indgår derfor i anlægsøkonomien. Hermed sikres det, at der sker en koordinering af dette projekt og genopretningen af vejen. Dette gælder for begge scenarier og fremgår af økonomitabellerne. Disponeringen af midlerne nu medfører, at forvaltningen vil fremlægge en sag til godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen forventeligt medio 2023 om udmøntning af genopretningsrammen 2026 indeholdende genopretning af vejstrækninger for i alt 114 mio. kr.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 47,8 mio. kr. i perioden 2023-2028. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2028 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2029 og frem. Midlerne skal dække renhold og pleje af grøn midterrabat samt renhold og vintertjeneste af øget cykelsti- og fortovsareal.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2028.



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade, Indre By, scenarie 1</i>									
- Anlægsudgifter	Anlæg	1.090	1.990	14.600	23.400	23.400	6.410		70.890
- Omdisponerede midler fra Genopretningsrammen 2026	Anlæg				-23.100				-23.100
- Afledt drift og vedligehold	Service						30	60	90
Udgifter i alt		1.090	1.990	14.600	300	23.400	6.440	60	47.880
Ekstern medfinansiering	Anlæg	0	-430	-780	-5.730	-9.160	-9.160	-1.640	-26.900
Projektets nettoudgifter i alt*		1.090	1.560	13.820	-5.430	14.240	-2.720	-1.580	20.980
Anlægsmåltal i alt		1.090	1.990	14.600	23.400	23.400	6.410		70.890

*Midlerne fra genopretningsrammen er fratrukket, da Torvegade er nedslidt, og den alligevel skal genoprettes.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 45,1 mio. kr. i perioden 2023-2028. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2029 og frem til renhold og vintertjeneste på øget cykelsti- og fortovsareal. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2028.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
<i>Forbedret cykelfremkommelighed på Torvegade, Indre By, scenarie 2.</i>									
- Anlæg	Anlæg	1.090	1.990	14.600	23.400	20.700	6.410		68.190
- Omdisponerede midler fra Genopretningsrammen 2026	Anlæg				-23.100				-23.100
- Afledt drift og vedligehold	Service							10	10
Udgifter i alt		1.090	1.990	14.600	300	20.700	6.410	10	45.100
Ekstern medfinansiering	Anlæg		-430	-780	-5.730	-9.160	-9.160	-1.640	-26.900
Projektets nettoudgifter i alt		1.090	1.560	13.820	-5.430	11.540	-2.750	-1.630	18.200
Anlægsmåltal i alt		1.090	1.990	14.600	23.400	20.700	6.410	0	68.190

*Midlerne fra genopretningsrammen er fratrukket, da Torvegade er nedslidt, og den alligevel skal genoprettes.

Tabel 3 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Samlet udledning	Forskel i samlet udledning (genopretning baseline)
	(ton CO ₂ e)	(ton CO ₂ e)
Genopretning af Torvegade	457	457
Anlæg af projektet	436 (scenarie 1)	-21
Anlæg af projektet	459 (scenarie 2)	+2

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over hele projektets livscyklus.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet (begge scenarier) som følge af kortlægningen i foranalysen er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 12 % af anlægsomkostningerne i risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	I/U	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
Anlægsudgifter												
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	480	1.410	670	350	350	670		3.930	2.400*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	0	0	13.330	22.290	22.290	5.340		63.250	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	610	580	600	760	760	400		3.710	1.730*
Omdisponerede midler fra Genopretningsrammen 2026	TMU	2000 Ordinær anlæg	U				23.100				-23.100	
Anlægsudgifter i alt				1.090	1.990	14.600	300	23.400	6.410	0	47.790	4.130*
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 Ordinær anlæg	I		-430	-780	-5.730	-9.160	-9.160	-1.640	-26.900	
Anlægsindtægter i alt					-430	-780	-5.730	-9.160	-9.160	-1.640	-26.900	
Projektets nettoudgifter i alt*					1.560	13.820	-5.430	14.240	-2.750	-1.640	43.990	
Anlægs måltal				1.090	1.990	14.600	23.400	23.400	6.410	0	70.890	
Afledte serviceudgifter												
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift	U						30	60	90	



Afledte serviceudgifter i alt				0	0	0	0	0	30	60	90	
--------------------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	----	----	----	--

*Midlerne fra genopretningsrammen er fratrukket, da Torvegade er nedslidt, og den alligevel skal genoprettes.

Table 5. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilgning	I/U	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt	*
Anlægsudgifter												
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	480	1.410	670	350	350	670		3.930	2.400*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	0	0	13.330	22.290	19.590	5.340		60.550	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	610	580	600	760	760	400		3.710	1.730*
Omdisponerede midler fra Genopretningsrammen 2026	TMU	2000 Ordinær anlæg	U				-23.100				-23.100	
Anlægsudgifter i alt				1.090	1.990	14.600	300	20.700	6.410	0	45.090	4.130*
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000 Ordinær anlæg	I		-430	-780	-5.730	-9.160	-9.160	-1.640	-26.900	
Anlægsindtægter i alt					-430	-780	-5.730	-9.160	-9.160	-1.640	-26.900	
Projektets nettoudgifter i alt*				1.090	1.560	13.820	-5.430	11.540	-2.750	-1.640	18.190	
Anlægsmåltal				1.090	1.990	14.600	23.400	20.700	6.410	0	68.190	
Afledte serviceudgifter												
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift	U							10	10	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	0	0	0	0	10	10	

*Midlerne fra genopretningsrammen er fratrukket, da Torvegade er nedslidt, og den alligevel skal genoprettes.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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



Høring

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

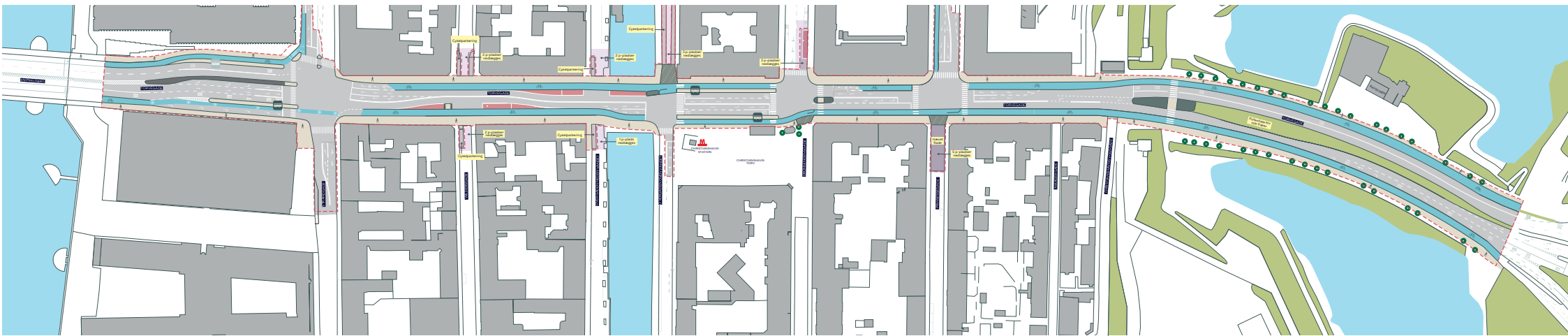
Tidligere afsatte midler

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

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

Bilag

Bilag 1 - Projektforslag for Forbedret cykelfremkommelse på Torvegade (scenarie 1)



--- Anlægsområde

Flexområde/afsætningsplads

● Eksist. træ

Overkørsel

● Eksist. / nyt busstoppested

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

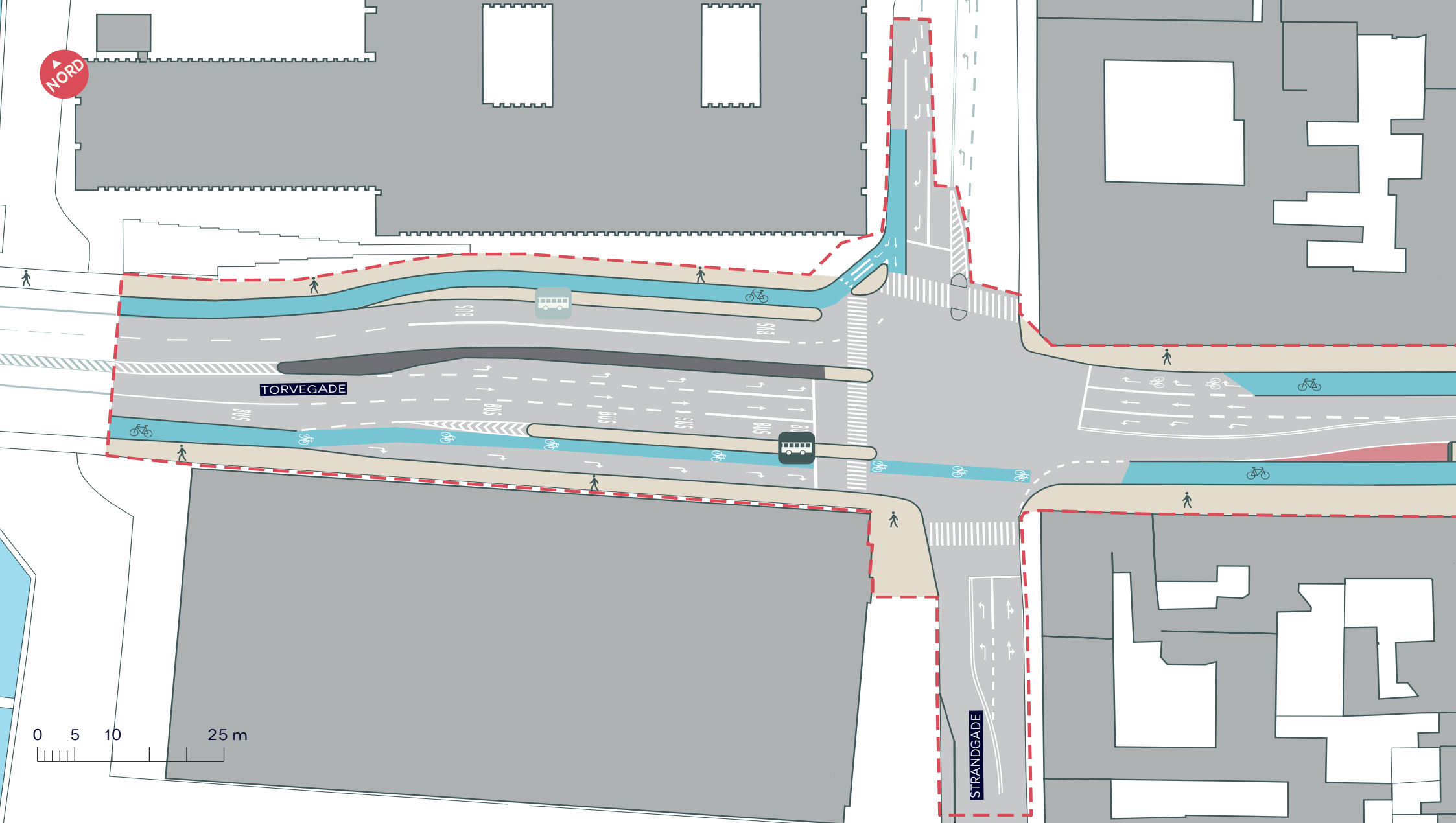
TORVEGADE FORANALYSE




Indre By

Projektforslag - Løsning 1

BILAG 1 SAMLET

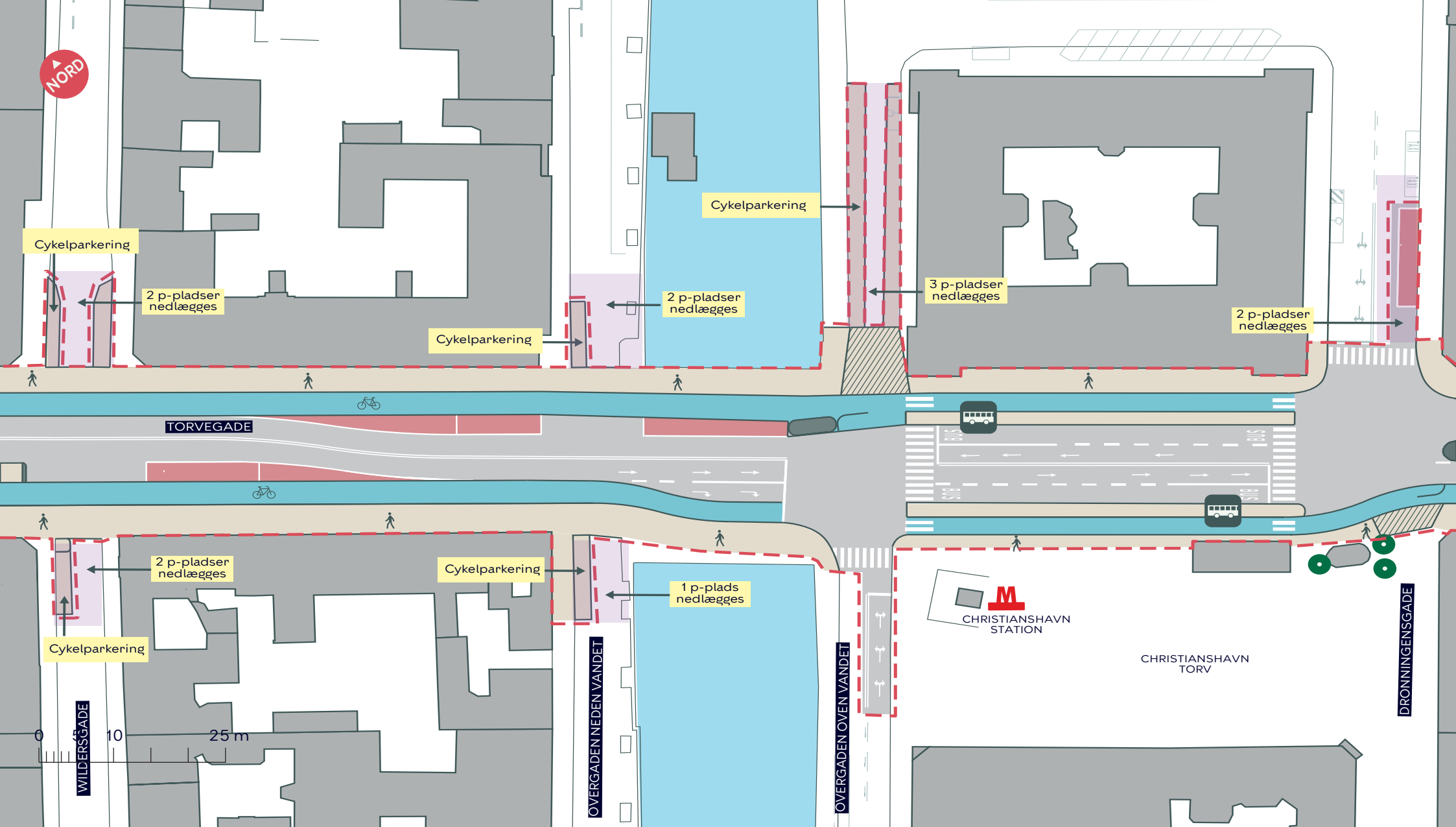




- - - - Anlægsområde
-   Eksist. / nyt busstoppested
-  Flexområde/afsætningsplads

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
 Projektforslag - Løsning 1
BILAG 1A



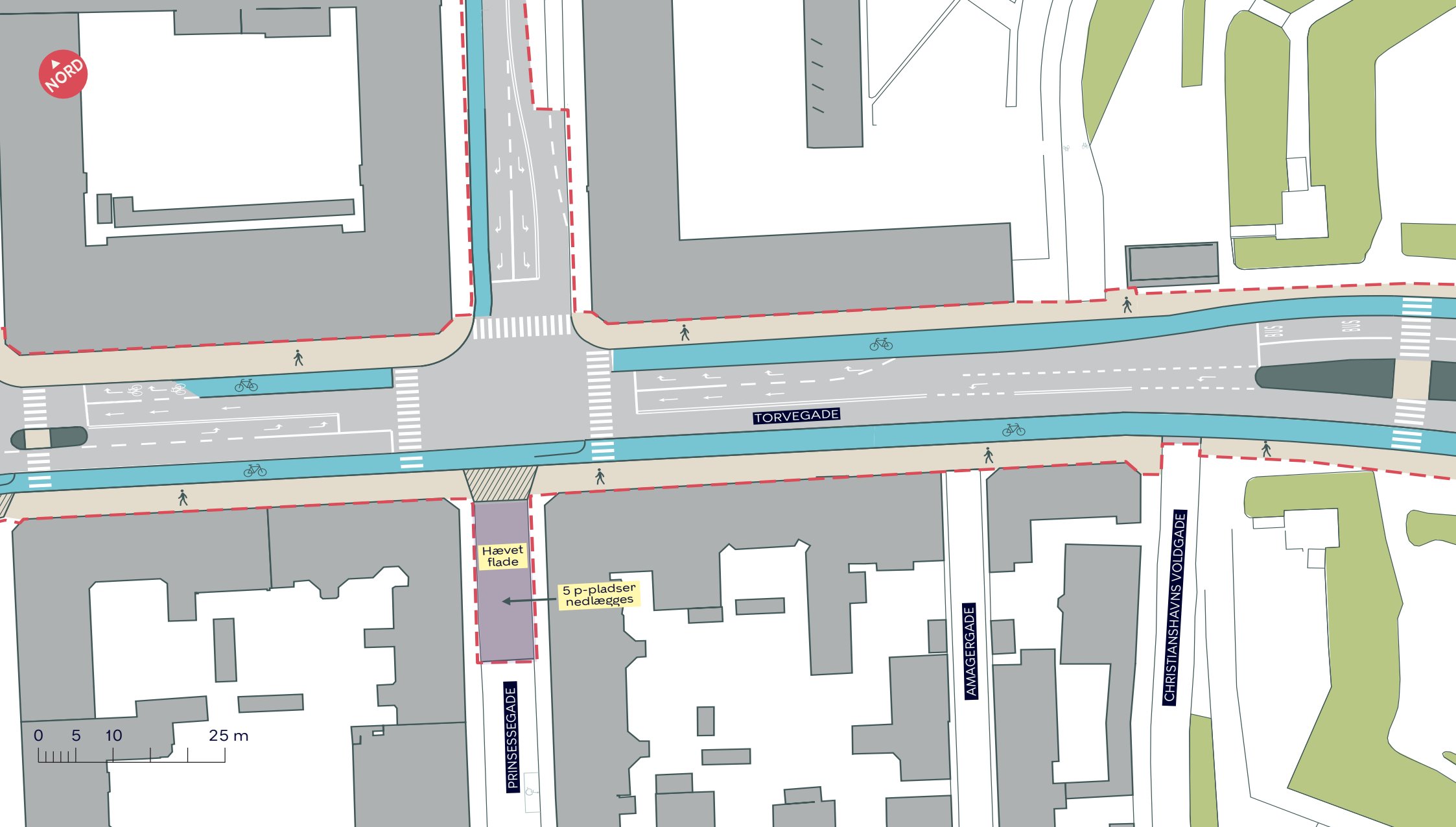


- - - Anlægsområde
- Eksist. træ
- Nyt busstoppested

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

TORVEGADE FORANALYSE
 Indre By
 Projektforslag - Løsning 1
BILAG 1B





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

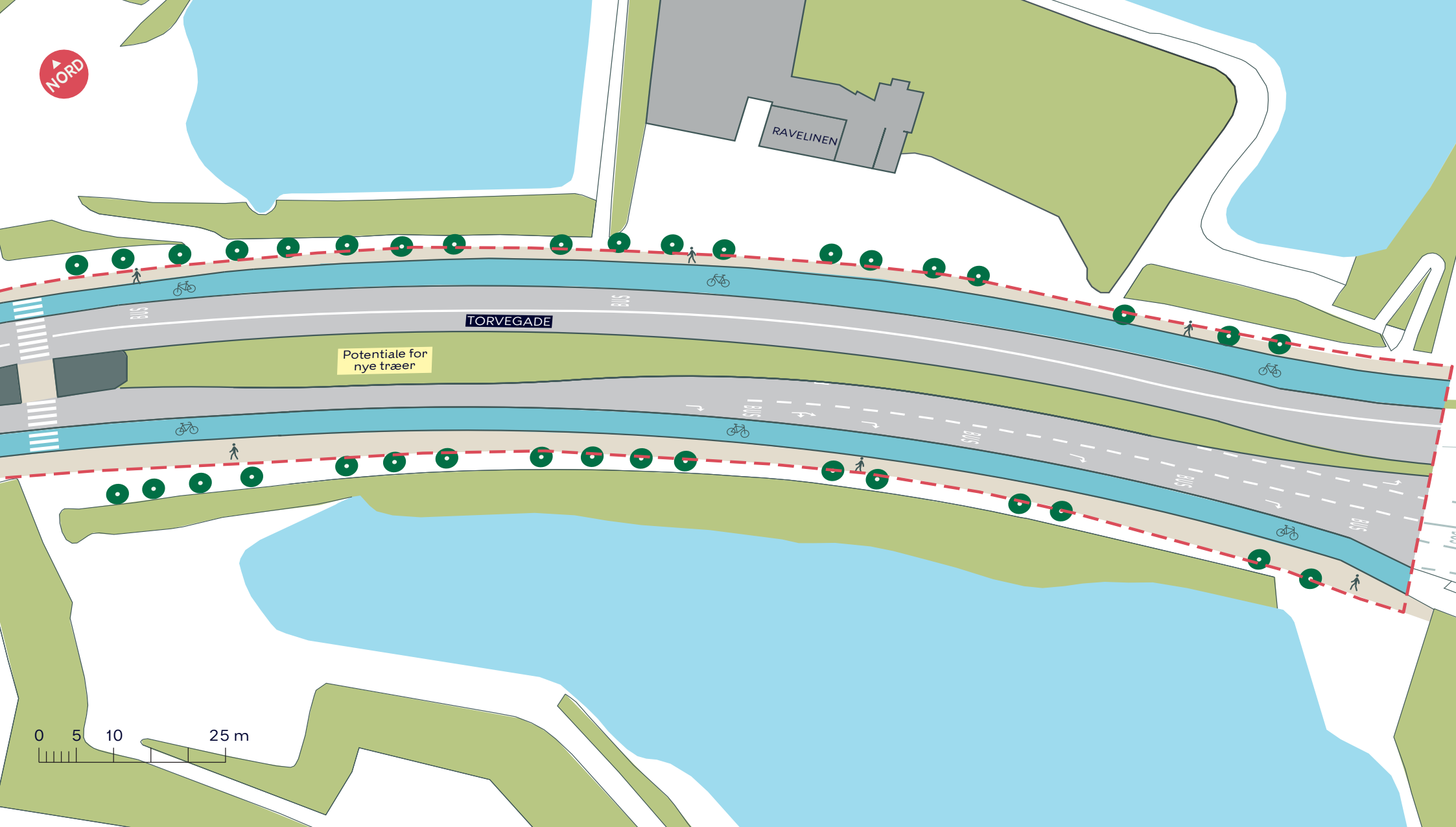
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 1

BILAG 1C





--- Anlægsområde

● Eksist. træ

TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 1

BILAG 1D



TM7 24 meters bolværk ved Amaliehaven, Indre By (rettidig omhu)



Baggrund

Til budget 2022 blev der afsat 27,2 mio. kr. (2023 p/l) til at renovere det stærkt nedbrudte bolværk ved Amaliehaven. Københavns Kommune er medejer af yderligere 24 meter bolværk, og der kan opnås en besparelse på Københavns Kommunes udgifter til en renovering på ca. 8 mio. kr., hvis bolværket renoveres i sammenhæng med det øvrige bolværk. Derudover sikres bolværkets levetid og kajkanten får et ensartet udtryk langs Amaliehaven uden et større indhak.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en besparelse på 7,8 mio. kr. ved at gennemføre projektet nu samtidig med det eksisterende projekt om renovering af bolværket. Dette svarer til en besparelse på ca. 80 % i forhold til hvis projektet gennemføres på et senere tidspunkt.

Indhold

Initiativet indeholder en renovering af 24 meter bolværk ved Amaliehaven. De 24 meter bolværk ved Amaliehaven er en tilføjelse til renoveringsarbejdet af bolværket, der blev vedtaget ved Budget 2022. De 24 meter bolværk er modsat resten ikke lavet af træ, men af stål, og har derfor ikke akut behov for renovering. De 24 meter bolværk var således ikke med i det oprindelige projekt, da dette var en Need to renovering.

I forbindelse med projekteringen af bolværket har Teknik- og Miljøforvaltningen konstateret, at der kan opnås en besparelse på 7,8 mio. kr. for Københavns Kommune, hvis de ekstra 24 meter bolværk renoveres i sammenhæng med det eksisterende projekt.

Forvaltningen kan ikke anslå, hvornår en eventuel renovering er nødvendig, men ved at renoverer bolværket i sammenhæng med det øvrige renoveringsarbejde undgås det, at kajlinjen vil få et indhak, og hermed vil hele strækningen få et ensartet udtryk. Samtidig sikres bolværkets samlede levetid.

Projektet indebærer, at bolværkskonstruktionen ændres fra den nuværende stålkonstruktion til en kombineret stålspons med betonoverbygning. Dette er en traditionel løsning, som allerede er anvendt ved mange øvrige bolværker i havnen. Bl.a. er bolværket ved den nordlige side af kanalen langs Ved Stranden mellem Højbro Plads og Holmens bro blevet renoveret på denne måde. Derudover indebærer renovering af bolværket en genopretning af belægningen på promenaden langs bolværket.

Bolværket er ejet af staten ved Slots- & Kulturstyrelsen (SLKS) og Københavns Kommune.



SLKS er ansvarlig for drift og vedligeholdelse af Amaliehaven som helhed. Herunder også renovering af bolværket, hvor Københavns Kommune er forpligtet til at bidrage med 50 % af de samlede udgifter. SLKS ønsker at gennemføre renoveringen af de resterende 24 meter nu og har afsat finansiering hertil, hvis Københavns Kommune bidrager med 50 % af udgifterne.

Teknik- og Miljøforvaltningen anslår, at det vil koste ca. 19,7 mio. kr. at gennemføre projektet i et særskilt projekt. Heraf vil Københavns Kommunes andel være 9,8 mio. kr. Ved at gennemføre projektet i sammenhæng med et eksisterende projekt koster det 4 mio. kr. heraf udgør Københavns Kommunes andel 2 mio. kr. Dette svarer til en besparelse på samlet 15,7 mio. kr., hvoraf Københavns Kommunes andel udgør 7,8 mio. kr. Besparelsen skyldes, at der kan spares udgifter til projektering, udbud, etablering og drift af byggeplads, mobilisering af udstyr, samt øgede udgifter til bygherreorganisation.

Bolværket nord for de kommunale/statslige arealer er ejet af E/F det Blå Pakhus, og det er uafklaret, hvornår de vælger at renovere deres bolværk.

Økonomi

Projektet er en tillægsbevilling til det eksisterende renoveringsprojekt af bolværket ved Amaliehaven og har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2023-2024. I økonomien er der taget højde for stigende stålpriser. Drift og vedligeholdelse af bolværket er reguleret i samarbejdsoverenskomst vedrørende Amaliehaven som helhed, hvor alle udgifter til drift og vedligeholdelse deles ligeligt mellem SLKS og Københavns Kommune. Der skal ikke afsættes servicemidler til vedligeholdelse da dette tidligere er afsat. SLKS har afsat midler med en tilsvarende periodisering i deres anlægsbudget.

Projektet forventes ibrugtaget i september 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>24 m bolværk ved Amaliehaven</i>						
Københavns Kommunes andel	Anlæg	800	1.200			2.000
Udgifter i alt		800	1.200	0	0	2.000

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

1.000 kr. - 2023 p/l	Ud- valg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Udførelse	TMU	2000 Ordinær anlæg	800	1.200			2.000	2.000*
Anlægsudgifter i alt			800	1.200	0	0	2.000	2.000*



Øvrige tekniske oplysninger

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

I Budget 2022 blev der afsat 26,6 mio. kr. til en renovering af 274 meter bolværk ved Amaliehaven. På grund af stigende stålpriser forventes det, at der vil blive omdisponeret 5,0 mio. kr. fra PL-puljen til projektet fra Budget 2022 i forbindelse med Borgerrepræsentationens behandling af 1. anlægsoversigt d. 23. marts 2023.

(1.000 kr., løbende p/l)	2021	2022	2023
Budget 2022	90	8.799	17.689
Afsatte midler i alt	90	8.799	17.689

TM8 Overførelse af uforbrugte midler til etablering af elbilspladser med ladeinfrastruktur



Baggrund

Borgerrepræsentationen afsatte i Budget 2022 i alt 14,7 mio. kr. på service til konvertering af 4.100 almindelige parkeringspladser til el-køretøjspladser med tilhørende ladestandere i perioden 2022-2026.

Efter Borgerrepræsentationens vedtagelse af 4.100 el-køretøjspladser med tilhørende ladestandere er retsgrundlaget for opstilling og drift af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige veje blevet ændret.

Retsgrundlaget har ændret sig fra, at de private ladeoperatører i medfør af vejloven løbende har kunne ansøge om tilladelse til opsætning og drift af ladestandere, til at kommunen nu løbende kan udbyde retten til at opstille og drifte ladestandere på offentlige arealer i medfør af loven om infrastruktur for alternative drivmidler til transport. Det fremgår af den nye Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven), at kommunerne skal anvende udbudslovens bestemmelser, når der udbydes nye arealer til opsætning af ladestandere. Den 10. oktober 2022 vedtog Teknik- og Miljøudvalget model for udbud af opstilling og drift af ladestandere på offentlige veje.

På grund af ændringen i retsgrundlaget for opstilling og drift af ladestandere har forvaltningen ikke haft mulighed for at udmønte hele rammen for el-køretøjspladser med tilhørende ladestandere i 2022, idet forvaltningen har skulle udarbejde udbudsmateriale til formålet. Teknik- og Miljøudvalget har på udvalgsrådet den 13. marts 2023 godkendt, at der søges overført et mindreforbrug på 2,0 mio. kr. med henblik på at sikre finansiering af etablering af 800 pladser.

Med dette budgetnotat overføres derfor 2,0 mio. kr. i mindreforbrug fra regnskab 2022 til budget 2023.

Indhold

I 2022 er der oprettet 170 ud af de 1.500 nye el-køretøjspladser med ladestandere, der var budgetlagt til oprettelse i 2022. Derudover har forvaltningen udstedt tilladelse til private ladeoperatører til opstilling og drift af 265 ladestandere (dvs. 530 pladser, da der er to pladser pr. ladestander), som forventes ibrugtaget i 2023. Det vil sige samlet set 700 ud



af rammen på 1.500 el-køretøjspladser med tilhørende ladestandere. Finansieringen af de 530 pladser overføres til budget 2023, da der er tale om kontraktbundne midler.

På grund af det ændrede retsgrundlag for opstilling og drift af ladestandere har forvaltningen ikke haft mulighed for at udmønte eller indgå aftaler omkring de resterende 800 pladser ud af rammen på 1.500 el-køretøjspladser med tilhørende ladestandere i 2022.

Initiativet indeholder derfor en overførsel af de uforbrugte midler til de resterende 800 ud af de 1.500 el-køretøjspladser til budget 2023. Overføres de uforbrugte midler ikke i forbindelse med Overførselssagen 2022-2023, vil der mangle finansiering til 800 af de 4.100 besluttede el-køretøjspladser.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller antallet af parkeringspladser eller cykelparkeringspladser.

Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 2 mio. kr. i 2023. Initiativet forventes ibrugtaget i løbet af 2023.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/1)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
- Overførsel af uforbrugte midler	Service	2.000				2.000
Udgifter i alt		2.000	0	0	0	2.000

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2023 p/1	Udvalg	Bevil- ling	Indtægt /udgift (I/U)	2023	2024	2025	2026	I alt
Overførsel af uforbrugte midler	TMU	1000 - Ordin ær drift	U	2.000				2.000
Serviceudgifter i alt				2.000	0	0	0	2.000

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
IT-projekt (KIT)		X



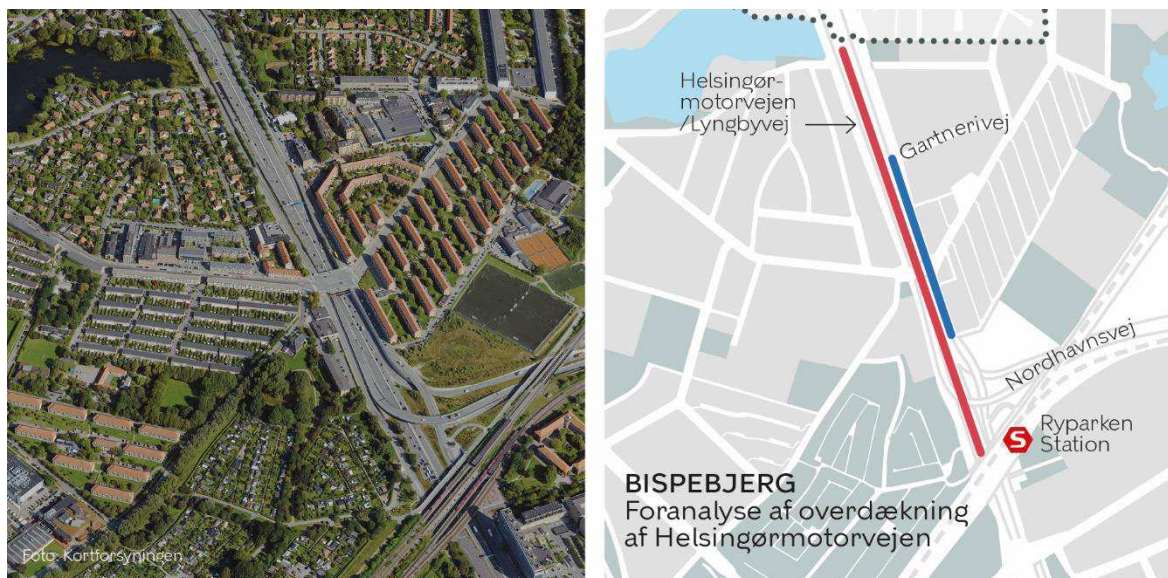
Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2022	2023	2024	2025	2026
Budget 2022*	6.100	5.100	5.400	4.300	1.100
Budget 2023**		3.600	3.100	2.800	
Afsatte midler i alt	6.100	8.700	8.500	7.100	1.100

*Midlerne afsat i Budget 2022 dækker både udgiften til etablering og drift af 4.100 elbilpladser med ladeinfrastruktur og 900 delebilpladser.

**Midlerne afsat i Budget 2023 indeholder også midler til juridisk vurdering af om arealerne til etablering af ladestanderne skal i udbud.

TM5 Overdækning af Helsingørmotorvejen, Bispebjerg – foranalyse (opdateret 20. marts)



Rød streg: Overdækning af hele strækningen i Københavns Kommune
Blå streg: Overdækning af eksempel på delstrækning

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat på en foranalyse af mulighederne for en overdækning af Helsingørmotorvejen i Københavns Kommune til Overførselssagen 2022-2023.

I forbindelse med Budget 2023 (BR 6. oktober 2022) blev følgende hensigtserklæring vedtaget: *"Aftaleparterne noterer sig med interessemulighederne for en overdækning af Helsingørmotorvejen, og i den forbindelse herunder at Region Hovedstaden har afsat midler til en pulje, hvori en foranalyse til overdækning af Helsingørmotorvejen kunne indgå. Såfremt at midlerne ikke disponeres i den retning, vil aftaleparterne se på mulighederne for at finansiere en foranalyse af overdækning af Helsingørmotorvejen i den kommende overførselssag eller forhandlingerne om budget 2024".*

Region Hovedstaden oplyser, at der er afsat 0,6 mio. kr. til en analyse af, hvilke veje, der med fordel kan afskærmes eller overdækkes, så der både bekæmpes støj og kan opsættes solceller. Der er ikke tale om en pulje, som kan søges. Region Hovedstaden vurderer mulige analyseformål og træffer tidligst i april 2023 beslutning om udmøntning af midlerne. Forvaltningen forventer ikke, at midlerne udmøntes til én konkret strækning som eksempelvis Helsingørmotorvejen.

Med Overførselssagen 2021-2022 blev der finansieret en foranalyse af en overdækning af Øresundsmotorvejen i Københavns Kommune, som forventes afrapporteret medio 2023. Erfaringerne fra denne analyse kan være med til at skærpe omfang og indhold af foranalysen af en overdækning af Helsingørmotorvejen. Teknik- og Miljøforvaltningen er desuden i dialog med Vejdirektoratet, der i 2023-2024 udarbejder et mulighedsstudie vedr. overdækninger af motorveje i Danmark.

Såfremt der ikke bevilges midler til foranalysen om overdækning af Helsingørmotorvejen ved Overførselssagen 2022-23, jf. dette budgetnotat, og analysen heller ikke indgår i Regionens



udmøntning, vil forvaltningen til Budget 2024 udarbejde budgetnotat opdateret med den nyeste viden som opfølgning på hensigtserklæringen.

Budgetnotatet indeholder tre scenarier for at undersøge mulighederne for en overdækning af Helsingørmotorvejen. Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Indhold

Scenarie 1. Foranalyse overdækning Helsingørmotorvejen (1,6 mio. kr. i anlæg)

Denne foranalyse omhandler mulighederne for en overdækning af Helsingørmotorvejen i Københavns Kommune med det primære formål at reducere støjen fra motorvejen. Desuden undersøges mulighederne for at binde området mere sammen.

Der udarbejdes en foranalyse med fire løsningsforslag, der vurderer og afdækker mulighederne for at overdække Helsingørmotorvejen på hele strækningen og på delstrækninger i Københavns Kommune. Med hele strækningen menes fra Ryparken St. til kommunegrænsen mellem Københavns og Gentofte Kommune (ca. 900 meter).

Der undersøges både mulighed for en overdækning med mulighed for ophold, lette eller delvise overdækninger uden mulighed for ophold samt perspektiverne i at integrere bebyggelse i en overdækning.

Anlægsprojektet for en overdækning af motorvejen uden bebyggelse estimeres at koste mellem 1,5-3,0 mia. kr. I dette anlægsoverslag er der ikke indregnet omkostninger til trafikafvikling under anlægsprojektet eller faciliteter, som fx et grønt byrum. Estimatet er forbundet med usikkerhed og kvalificeres i forbindelse med foranalysen, hvor også CO2-belastningen fra anlægget belyses.

Foranalysen vil belyse nedenstående emner i Tabel 1., jf. drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget den 31. januar 2022.

Tabel 1. Liste over indhold i foranalysen (scenarie 1)

Interessenter	<ul style="list-style-type: none">• Analysen skal kortlægge og klarlægge ejer- og interessentmæssige forhold.• Vejdirektorat vil som ejer af motorvejen blive involveret.
Plan-, jura- og myndighedsforhold	<ul style="list-style-type: none">• Analysen skal afdække planforhold.• Analysen skal afdække juridiske forhold og eksisterende lokalplanlægning, samt evt. behov for supplerende planlægning.• Analysen skal afdække Gentofte Kommunes interesse i overdækning.
Konstruktionsformer	<ul style="list-style-type: none">• Analysen skal undersøge mulige konstruktionsformer, hvor der kan opføres bebyggelse, fx et parkér og rejs-anlæg.• Analysen skal undersøge mulige konstruktionsformer med et grønt byrum på overdækningen, hvor der fx integreres idrætsfaciliteter.• Der skal undersøges mulige konstruktionsformer, hvor et system med alternative energikilder kan indgå.• Analysen skal undersøge sikkerhedsmæssige krav og bindinger, der skal opfyldes.
Økonomi og finansiering	<ul style="list-style-type: none">• Der skal foretages en indledende afdækning af finansieringsmulighederne, herunder mulighed for Offentlig Privat Partnerskab (OPP) og statslige tilskud.



	<ul style="list-style-type: none"> • Indledende beregninger af den samlede business case for overdækningen, herunder afklaring af mulige finansieringsmodeller og samfundsøkonomiske gevinster. • Anlægsoverslag inkl. Eventuelle arealerhvervelser. Anlægsoverslaget vil være behæftet med store forbehold. • Overslag på drift og vedligehold.
Trafikale forhold	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal foretages en screening af mulige gang- og cykelforbindelser. • Generelle betragtninger om fremtidig trafikafvikling, herunder i forhold til relevante øvrige projekter.
Miljø og klima	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal foretages en analyse og vurdering af reduktionspotentialer af støj for de forskellige overdækningsløsninger, både i de områder, der er berørt samt følgekonskvenser i andre områder. • Overslag over CO₂-udledning fra anlæg.
Tidsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Forslag til tidsplan og aktiviteter for et videre forløb.
Risici	<ul style="list-style-type: none"> • Afdække eventuelle risici i projektet, fx ledningsforhold, støttemur, afvanding, grænseflader til øvrige projekter, flyover, mm.
Anlægsfase	<ul style="list-style-type: none"> • Pladsforhold i anlægsfasen skal undersøges. • Principper for trafikafvikling i anlægsfasen.

Erfaringer fra den igangværende foranalyse af overdækning af Øresundsmotorvejen viser en stor kompleksitet i arbejdet med overdækninger af motorveje, og forvaltningen har på den baggrund revurderet det nødvendige omfang af en mulig foranalyse vedrørende Helsingørmotorvejen. Derfor er de estimerede omkostninger til denne foranalyse højere end i budgetnotat (TM76) udarbejdet til Budget 2023.

Resultaterne af foranalysen vil forventeligt blive forelagt TMU medio 2024. På baggrund af foranalysen kan der træffes politisk beslutning om at igangsætte en teknisk analyse af udvalgte løsningsforslag, hvilket forudsætter at der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger.

Scenarie 2. Foranalyse overdækning Helsingørmotorvejen - nedskaleret (1,45 mio. kr. i anlæg)

Tabel 2. Liste over indhold i foranalysen (scenarie 2)

Interessenter	<ul style="list-style-type: none"> • Analysen skal kortlægge og klarlægge ejer- og interessentmæssige forhold. • Vejdirektorat vil som ejer af motorvejen blive involveret.
Plan, - jura- og myndighedsforhold	<ul style="list-style-type: none"> • Analysen skal afdække planforhold. • Analysen skal afdække juridiske forhold og eksisterende lokalplanlægning, samt evt. behov for supplerende planlægning. • Analysen skal afdække Gentofte Kommunes interesse i overdækning.
Konstruktionsformer	<ul style="list-style-type: none"> • Analysen skal undersøge mulige konstruktionsformer, hvor der kan opføres bebyggelse, fx et parkér og rejs-anlæg. • Analysen skal undersøge mulige konstruktionsformer med et grønt byrum på overdækningen, hvor der fx integreres idrætsfaciliteter. • Der skal undersøges mulige konstruktionsformer, hvor et system med alternative energikilder kan indgå. • Analysen skal undersøge sikkerhedsmæssige krav og bindinger, der skal opfyldes.



Økonomi og finansiering	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal foretages en indledende afdækning af finansieringsmulighederne, herunder mulighed for Offentlig Privat Partnerskab (OPP) og statslige tilskud. • Indledende beregninger af den samlede business case for overdækningen, herunder afklaring af mulige finansieringsmodeller og samfundsøkonomiske gevinster. • Anlægsoverslag inkl. Eventuelle arealerhvervelser. Anlægsoverslaget vil være behæftet med store forbehold. • Overslag på drift og vedligehold.
Trafikale forhold	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal foretages en screening af mulige gang- og cykelforbindelser. • Generelle betragtninger om fremtidig trafikafvikling, herunder i forhold til relevante øvrige projekter.
Miljø og klima	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal foretages en analyse og vurdering af reduktionspotentialer af støj for de forskellige overdækningsløsninger, både i de områder, der er berørt samt følgekonskvenser i andre områder. • Overslag over CO₂-udledning fra anlæg.
Tidsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Forslag til tidsplan og aktiviteter for et videre forløb.
Risici	<ul style="list-style-type: none"> • Afdække eventuelle risici i projektet, fx ledningsforhold, støttemur, afvanding, grænseflader til øvrige projekter, flyover, mm.
Anlægsfase	<ul style="list-style-type: none"> • Pladsforhold i anlægsfasen skal undersøges. • Principper for trafikafvikling i anlægsfasen.

I scenarie 2 reduceres midler til bygherreorganisation i forhold til scenarie 1 ved, at lokaludvalget ikke inddrages. Hermed begrænses inddragelse af interessenter til Vejdirektoratet og Gentofte Kommune. Endvidere reduceres omfanget af anlægstekniske, juridiske og trafikale vurderinger fra fagmedarbejdere i forvaltningen.

Resultaterne af foranalysen vil forventeligt blive forelagt TMU medio 2024. På baggrund af foranalysen kan der træffes politisk beslutning om at igangsætte en teknisk analyse af udvalgte løsningsforslag, hvilket forudsætter at der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger.

Scenarie 3. Screening med fokus på de fysiske forhold (0,45 mio. kr. i anlæg)

Alternativt til foranalysen kan leveres en mindre screening. Screeningen vil belyse nedenstående emner i Tabel 3.

Tabel 3. Liste over indhold for screeningen (scenarie 3)

Interessenter	<ul style="list-style-type: none"> • Analysen skal kortlægge og klarlægge ejer- og interessentmæssige forhold. • Vejdirektorat vil som ejer af motorvejen blive involveret.
Konstruktionsformer	<ul style="list-style-type: none"> • Analysen skal undersøge mulige konstruktionsformer for en overdækning. Analysen skal undersøge sikkerhedsmæssige krav og bindinger, der skal opfyldes.
Økonomi og finansiering	<ul style="list-style-type: none"> • Anlægsoverslag inkl. eventuelle arealerhvervelser. Anlægsoverslaget vil være behæftet med store forbehold. • Overslag på drift og vedligehold.
Klima	<ul style="list-style-type: none"> • Overslag over CO₂-udledning fra anlæg.
Tidsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Forslag til tidsplan og indhold for en foranalyse.
Risici	<ul style="list-style-type: none"> • Indledende afdækning eventuelle risici i projektet, fx ledningsforhold, støttemur, afvanding, flyover, mm.



Anlægsfase	<ul style="list-style-type: none">• Pladsforhold i anlægsfasen skal undersøges.• Principper for trafikafvikling i anlægsfasen.
------------	---

Med screeningen vil der være fokus på de fysiske forhold, og støjforhold vil blive beskrevet med udgangspunkt i erfaringer fra andre overdækningsprojekter. En konkret støjanalyse for Helsingørmotorvejen kan laves i næste skridt. Det er ikke muligt at undersøge de trafikale forhold, hvor især grænseflader til Nordhavnstunnelen og den kommende Østlige Ringvej bør undersøges i en nærmere foranalyse.

Resultaterne af screeningen vil forventeligt blive forelagt TMU senest medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025.

På baggrund af screeningen kan der træffes politisk beslutning om at igangsætte en foranalyse af en overdækning af Helsingørmotorvej, herunder de trafikale forhold, støjanalyser, juridiske- og planmæssige forhold, mm. Der vil i så fald skulle afsættes finansiering i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2025.

Økonomi

Foranalysen i scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,6 mio. kr. i perioden 2023-2024. Af de 1,6 mio. kr. er 0,6 mio. kr. til intern bygherreorganisation, herunder projektledelse og intern koordinering med bl.a. Økonomiforvaltningen samt interne lønmidler til juridiske vurderinger, faglig kvalitetssikring, trafikmodelberegninger mm. Dertil samarbejde med eksterne aktører såsom Vejdirektoratet og Bispebjerg Lokaludvalg.

Det gælder for alle scenarier, at der ikke indgår midler til den videre proces og det konkrete anlæg i dette budgetnotat.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2023-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 4. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder - scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Foranalyse	Anlæg	800	800			1.600
I alt		800	800	0	0	1.600

Foranalysen i scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,45 mio. kr. i perioden 2023-2024. Af de 1,6 mio. kr. er 0,45 mio. kr. til intern bygherreorganisation, herunder projektledelse og intern koordinering med bl.a. Økonomiforvaltningen samt interne lønmidler til juridiske vurderinger, faglig kvalitetssikring, trafikmodelberegninger mm. Dertil samarbejde med Vejdirektoratet.

Tabel 5. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder - scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Foranalyse	Anlæg	700	750			1.450
I alt		700	750	0	0	1.450



Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,45 mio. kr. i perioden 2023-2024. Af de 0,45 mio. kr. er 0,15 mio. kr. til intern bygherreorganisation, herunder projektledelse og intern koordinering med bl.a. Økonomiforvaltningen samt interne lønmidler til juridiske vurderinger, mm. Dertil samarbejde med Vejdirektoratet.

Tabel 6. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder - scenarie 3

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
Screening	Anlæg	200	250			450
I alt		200	250	0	0	450

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at arbejdet med foranalysen og screening vil være relativt ukompliceret, og at der ikke er risici forbundet hermed. Dog er koordineringen mellem eksterne parter og interessenter samt afdækning af finansieringsmuligheder kompleks og forbundet med usikkerhed.

Tabel 7. Udgifter på alle styringsområder - scenarie 1

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	500	500	0	0	1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	300	300	0	0	600	600*
Anlægsudgifter i alt			800	800	0	0	1.600	1.600*

Tabel 8. Udgifter på alle styringsområder - scenarie 2

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	500	500	0	0	1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	200	250	0	0	450	450*
Anlægsudgifter i alt			700	750	0	0	1.450	1.450*



Tabel 9. Udgifter på alle styringsområder - scenarie 3

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	150	150	0	0	300	300*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	50	100	0	0	150	150*
Anlægsudgifter i alt			200	250	0	0	450	450*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

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.

TM9 Trafiksikkerhed på Frederikssundsvej, Bispebjerg og Brønshøj-Husum



Baggrund

I Budget 2022 blev der vedtaget en foranalyse af trafiksikkerhed og tryghed på Frederikssundsvej, der er en af de mest ulykkesbelastede veje i Københavns Kommune. Resultaterne af foranalysen blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 27. februar 2023, hvor udvalget besluttede at henvise finansieringen til forhandlingerne om Overførselssagen 2022-2023.

Indhold

Frederikssundsvej er en 5,5 km lang strækning fra kommunegrænsen ved Herlev til Nørrebro St. Københavns Politi har i perioden 2012-2021 registreret i alt 755 trafikulykker på Frederikssundsvej, hvoraf omhandler 158 ulykker med personskade. Der er i foranalysen identificeret ti lokaliteter, hvor både trafiksikkerheden og Frederikssundsvej som skolevej kan forbedres. Forslagene er koncentreret omkring kryds på strækningen, hvor der er mange uheld.

I foranalysen er det vurderet, hvilke tiltag der har negative konsekvenser for fremkommeligheden, herunder også busfremkommeligheden, men det er ikke vurderet præcis, hvad projektet betyder for bussernes fremkommelighed. Derfor kan Movia ikke vurdere de eventuelle passagermæssige og økonomiske konsekvenser ved projektet på nuværende tidspunkt.

På Frederikssundsvej kører bl.a. den mest benyttede buslinje i København, 5C, samt den regionale buslinje 350S. Ringere busfremkommelighed kan betyde merudgifter til busdriften for Københavns Kommune og de andre kommuner/regionen, som buslinjerne kører igennem på grund af længere køretid og eventuelt færre passagerer. I projektet er der afsat penge til en mere dybdegående analyse af konsekvensen for busfremkommeligheden.

Økonomiforvaltningen og Movia bliver involveret i den videre projektering, og de økonomiske konsekvenser vil blive nærmere belyst og præsenteret i forbindelse med godkendelse af projektforslag. Eventuelle merudgifter til busdriften skal finansieres via en kommende budgetindstilling som fremlægges af Økonomiforvaltningen.

Dette budgetnotat indeholder syv scenarier. Nedenstående oversigt viser, hvilke lokaliteter der er indeholdt i hvilke scenarier. I bilag 1-7 illustreres de enkelte lokaliteter i hvert af scenarierne.



	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5	Scenarie 6	Scenarie 7
	Alle etaper	Etape 1a og 1b	Etape 1a, 1b og 2	Etape 1a	Etape 1b	Etape 2	Kun ved skolen i Charlotttegården
Lokalitet 1	X		X			X	
Lokalitet 2	X						X
Lokalitet 3	X	X	X	X			
Lokalitet 4	X	X	X		X		
Lokalitet 5	X	X	X	X			
Lokalitet 6	X		X			X	
Lokalitet 7	X	X	X	X			
Lokalitet 8	X	X	X	X	X		
Lokalitet 9	X	X	X				
Samlet anlægsudgift	18,7 mio. kr.	12,4 mio. kr.	16,2 mio. kr.	7,8 mio. kr.	7,3 mio. kr.	7,5 mio. kr.	5,1 mio. kr.

Scenarie 1, initiativ 1: Anlæg af trafikikkerhedstiltag på Frederikssundsvej - Samlet projekt (18,7 mio. kr. i anlæg)

Dette scenarie indeholder det samlede projekt med tiltag på de ni lokaliteter, som foranalysen har udpeget til forbedring af trafikikkerheden. Der er registreret 31 persons-kadeulykker på disse lokaliteter i perioden 2012-2021, hvoraf tre er dødsulykker.

Det samlede projekt omhandler følgende lokaliteter. Lokaliteterne beskrives under dette scenarie, og der refereres dermed hertil under de følgende scenarier, hvor ikke alle lokaliteter indgår:

1. I krydset Frederiksborgvej/Vibevej etableres et separat signal for cyklisterne fra Frederiksborgvej.
2. Ved skolen i Charlotttegården flyttes et krydsningspunkt, så der er bedre oversigt ved ind- og udkørsel fra skolen. Der laves cykelsymboler på tværs af overkørslen til skolen.
3. I krydset Hulgårdsvej/Tomsgårdsvej etableres bl.a. en afkortet cykelsti med en kombineret cykel- og højresvingsbane. Midterarealet på Tomsgårdsvej udvides, og kørebanernes bredde reduceres for at sænke bilernes hastighed og gøre krydset mere overskueligt.
4. I krydset Bellahøjvej/Utterslevvej omdisponeres Bellahøjvejens tilslutning til krydset, så afstanden mellem fodgængerfelt og blåt cykelfelt reduceres, og oversigt til fodgængerfeltet forbedres.
5. Ved Brønshøj Torv tilbagetrækkes en stoplinje for busser på Krabbeholmsvej. Fodgængersignaltider justeres, og Brønshøj Kirkevej lukkes for indkørende biltrafik for at reducere konfliktpunkter ved torvet.
6. Ved Holcks Plads og Elmelundsvej nedlægges en rabat med cykelparkering. Der etableres bl.a. en gennemført cykelsti og fortovej på tværs af Holcks Plads.



7. Ved Husum Torv trækkes en stoplinje på Frederikssundsvej 5 m tilbage fra fodgængerfeltet ved torvet. Derudover foretages der ændringer af fodgængersignalet over Frederikssundsvej, der etableres indkørselsforbud til torvet fra Frederikssundsvej.
8. I krydset Marbjergvej/Mørkhøjvej anlægges bl.a. en kombineret ligeud- og højresvingsbane, en venstresvingsbane på Marbjergvej forlænges og et blå cykelfelt etableres på tværs af Marbjergvej.
9. I krydset Novembervej/Herlev Hovedgade genopfriskes vejafmærkningen, og der etableres bl.a. cykelsymboler på tværs af den østlige frafart og lyssignal for de venstresvingende ned af Novembervej mm. Anlæg skal koordineres med Herlev Kommune, da krydset ligger på kommunegrænsen.

Konsekvenser for træer

Ved Holcks Plads (lokalitet 6) fældes der to træer for at give pladsen til etablering af en ny helle. Det forventes at der plantes to nye træer.

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
207	2	2	207

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Ved Skolen i Charlotttegården (lokalitet 2) nedlægges der op til 8 parkeringspladser, og ved Holcks Plads nedlægges der op til tre parkeringspladser.

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægnings-procent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
531	Udenfor Zone	130 % efter kl. 22 fra Nørrebro st-Tomgårdsvej (Kendes ikke fra Tomgårdsvej - Novembervej)	11	0

Ved Holcks Plads nedlægges der også et cykelstativ med plads til seks cykler, der søges genplaceret i nærområdet.

I foranalysen blev det undersøgt, om der kan etableres erstatningsparkering i nærheden af de placeringer, hvor der nedlægges p-pladser. Foranalysen viste, at dette ikke er muligt.

Scenarie 1, initiativ 2: Erstatningsparkering (2,7 kr. i anlæg)

Med dette initiativ afsættes der midler til erstatningsparkeringspladser. Erstatningsparkeringspladserne kan ikke placeres i nærheden af de placeringer, hvor der nedlægges parkering.



Scenarie 2: Anlæg af trafikikkerhedstiltag på Frederikssundsvej (etape 1a og 1b fra foranalysen) (12,4 mio. kr. i anlæg)

Med dette scenarie anlægges der tiltag på seks lokaliteter. På de seks lokaliteter har der i perioden 2012- 2021 været 17 personskadeulykker, hvoraf en er en dødsulykke.

Scenarie 2 omhandler lokaliteterne 3-5 + 7-9, jf. beskrivelse under scenarie 1.:

Der fældes ikke træer eller nedlægges bil- eller cykelparkeringspladser i dette scenarie.

Scenarie 3: Anlæg af trafikikkerhedstiltag på Frederikssundsvej -) (etape 1a, 1b og 2 fra foranalysen) (16,2 mio. kr. i anlæg)

Med dette scenarie anlægges der tiltag på otte lokaliteter. På lokaliteterne har der i perioden 2012- 2021 været 31 personskadeulykker, hvoraf tre er dødsulykker.

Scenarie 3 omhandler lokaliteterne 1 + 3-9, jf. beskrivelse under scenarie 1.

Konsekvenser for træer

Ved Holcks Plads (lokalitet 6) fældes der to træer for at give pladsen til etablering af en nye helle. Det forventes at der plantes to nye træer.

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
207	2	2	207

For at anlægge Scenarie 3 er det nødvendigt at nedlægge tre bilparkeringspladser ved Holcks Plads.

Ved Holcks Plads nedlægges der også et cykelstativ med plads til seks cykler, der søges genplaceret i nærområdet.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
531	Uden for Zone	130 % efter kl. 22 fra Nørrebro st-Tomgårdsvej Kendes ikke fra Tomgårdsvej - Novembervej	3	0

I foranalysen blev det undersøgt, om der kan etableres erstatningsparkering i nærheden af de placeringer hvor der nedlægges p-pladser. Foranalysen viste, at dette ikke er muligt.

Scenarie 4: Anlæg af trafikikkerhedstiltag på Frederikssundsvej (etape 1a fra foranalysen) (7,8 mio. kr. i anlæg)

Med dette scenarie anlægges der tiltag på fire lokaliteter. På lokaliteterne har der i perioden 2012- 2021 været 12 personskadeulykker, men ingen dødsulykke.

Scenarie 4 omhandler lokaliteterne 3, 5 + 7-8, jf. beskrivelse under scenarie 1.



Der fældes ikke træer eller nedlægges bil- eller cykelparkeringspladser i dette scenarie.

Scenarie 5: Anlæg af trafikikkerhedstiltag på Frederikssundsvej (etape 1b fra foranalysen) (7,3 mio. kr. i anlæg)

Med dette scenarie anlægges der tiltag på to lokaliteter. På lokaliteterne har der i perioden 2012- 2021 været 5 personskadeulykker, hvoraf en er en dødsulykke.

Scenarie 5 omhandler lokaliteterne 4 + 8, jf. beskrivelse under scenarie 1.

Der fældes ikke træer eller nedlægges bil- eller cykelparkeringspladser i dette scenarie.

Scenarie 6: Anlæg af trafikikkerhedstiltag på Frederikssundsvej (etape 2 fra foranalysen) (7,5 mio. kr. i anlæg)

Med dette scenarie anlægges der tiltag på to lokaliteter. På lokaliteterne har der i perioden 2012- 2021 været tre personskadeulykker, hvoraf to er dødsulykker.

Scenarie 6 omhandler lokaliteterne 1 + 6, jf. beskrivelse under scenarie 1.

Konsekvenser for træer

Ved Holcks Plads (lokalitet 6) fældes der to træer for at give pladsen til etablering af en nye helle. Det forventes at der plantes to nye træer.

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
207	2	2	207

Konsekvenser for bilparkeringspladser

For at anlægge Scenarie 6 er det nødvendigt at nedlægge tre bilparkeringspladser ved Holcks Plads. Ved Holcks Plads nedlægges der også et cykelstativ med plads til seks cykler, der søges genplaceret i nærområdet.

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)
531	Uden for Zone	130 % efter kl. 22 fra Nørrebro st-Tomgårdsvej Kendes ikke fra Tomgårdsvej - Novembervej	3	0

I foranalysen blev det undersøgt, om der kan etableres erstatningsparkering i nærheden af de placeringer hvor der nedlægges p-pladser. Foranalysen viste, at dette ikke er muligt.

Scenarie 7: Anlæg af trafikikkerhedstiltag på Frederikssundsvej (5,1 mio. kr. i anlæg)

Med dette scenarie anlægges tiltaget ved skolen i Charlotttegården, hvor der i perioden 2012- 2021 ikke har været nogle personskade- eller dødsulykker.

Scenarie 7 omhandler lokalitet 2, jf. beskrivelse under scenarie 1.



Flytning af krydsningspunktet ved skolen har ingen konsekvenser for træer men kræver nedlæggelse af 8 bilparkeringspladser. Der nedlægges ikke cykelparkeringspladser i dette scenarie.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområde før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
531	Uden for Zone	130 % efter kl. 22 fra Nørrebro st-Tomgårdsvej Kendes ikke fra Tomgårdsvej - Novembervej	8	0

I foranalysen blev det undersøgt, om der kan etableres erstatningsparkering i nærheden af de placeringer hvor der nedlægges p-pladser. Foranalysen viste, at dette ikke er muligt.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,9 mio. kr. i perioden 2023-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,008 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Driftsudgifterne går til renholdelse og vintertjeneste af støttepunkter og heller samt vedligeholdelse af skiltning.

Scenarie 1 forventes ibrugtaget i maj 2027. Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen forelægges forventeligt 1. kvartal 2025 henholdsvis indstilling om projektforslag og frigivelse af resterende anlægsmidler. Dette gør sig også gældende for scenarie 2-6.

Det gælder for alle scenarier, at eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styringsområde	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1 initiativ 1</i>							
- Anlæg initiativ 1	Anlæg	510	1.720	1.200	14.930	380	18.740
- Afledt drift og vedligehold	Service					8	8
Initiativ 1 i alt		510	1.720	1.200	14.930	388	18.748
<i>Scenarie 1 initiativ 2</i>							
- Anlæg initiativ 2	Anlæg		150	100	2.400		2.650
Initiativ 2 i alt		0	150	100	2.400	0	2.650
Udgifter i alt		510	1.870	1.300	17.330	388	21.398

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,4 mio. kr. i perioden 2023-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,005 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Driftsudgifterne går til renholdelse og vintertjeneste af støttepunkter og heller samt vedligeholdelse af skiltning.



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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2 - lokalitet 3,4,5,7,8,9</i>							
- Anlæg	Anlæg	360	1.410	1.140	9.170	340	12.420
- Afledt drift og vedligehold	Service					5	5
Udgifter i alt		360	1.410	1.140	9.170	345	12.425

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 16,2 mio. kr. i perioden 2023-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,008 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Driftsudgifterne går til renholdelse og vintertjeneste af støttepunkter og heller samt vedligeholdelse af skiltning.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 3 - lokalitet 1,3,4,5,6,7,8,9</i>							
- Anlæg	Anlæg	350	1.610	1.180	12.710	380	16.230
- Afledt drift og vedligehold	Service					8	8
Udgifter i alt		350	1.610	1.180	12.710	388	16.238

Scenarie 4 har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,8 mio. kr. i perioden 2023-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,003 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Driftsudgifterne går til renholdelse og vintertjeneste heller samt vedligeholdelse af skiltning.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 4 - lokalitet 3,5,7,8</i>							
- Anlæg	Anlæg	150	1.340	1.060	4.860	350	7.760
- Afledt drift og vedligehold	Service					3	3
Udgifter i alt		150	1.340	1.060	4.860	353	7.763

Scenarie 5 har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,3 mio. kr. i perioden 2023-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,002 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Driftsudgifterne går til renholdelse og vintertjeneste af støttepunkter samt vedligeholdelse af skiltning.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 5 - lokalitet 4,8</i>							
- Anlæg	Anlæg	150	980	940	4.830	380	7.280
- Afledt drift og vedligehold	Service					2	2
Udgifter i alt		150	980	940	4.830	382	7.282



Scenarie 6 har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2023-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,003 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. Driftsudgifterne går til renholdelse og vintertjeneste af støttepunkter.

Tabel 6. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 6

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 6 - lokalitet 1,6</i>							
- Anlæg	Anlæg	150	1.290	970	4.720	380	7.510
- Afledt drift og vedligehold	Service					3	3
Udgifter i alt		150	1.290	970	4.720	383	7.513

Scenarie 7 har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,1 mio. kr. i perioden 2023-2026. Der skal ikke afsættes afledte driftsudgifter.

Scenarie 7 forventes ibrugtaget i maj 2026. Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen forelægges forventeligt 3. kvartal 2024 henholdsvis indstilling om projektforslag og frigivelse af resterende anlægsmidler.

Tabel 7. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 7

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 7 - lokalitet 2</i>							
- Anlæg	Anlæg	360	1.250	3.070	430		5.110
Udgifter i alt		360	1.250	3.070	430	0	5.110

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet (alle scenarier) som følge af kortlægningen i foranalysen er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 12 % af anlægsmåltalene i risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 8. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Ud- valg	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg		930	340	660	200	2.130	1.270*
- Projektering initiativ 2		2000 Ordinær anlæg		100	50			150	150*
- Udførsel initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg				13.440		13.440	



- Udførsel initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg				2.400		2.400	
- Udgifter til bygherreorganisation initiativ 1	TMU	2000 Ordinær anlæg	510	790	860	830	180	3.170	2.010*
- Udgifter til bygherreorganisation initiativ 2	TMU	2000 Ordinær anlæg		50	50			100	100*
Anlægsudgifter i alt			510	1.870	1.300	17.330	380	21.390	3.530*
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift					8	8	
Afledte serviceudgifter i alt			0	0	0	0	8	8	

Tabel 9. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilning	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg		620	280	470	170	1.540	900*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg				7.840		7.840	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	360	790	860	860	170	3.040	2.010*
Anlægsudgifter i alt			360	1.410	1.140	9.170	340	12.420	2.910*
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift					5	5	
Afledte serviceudgifter i alt			0	0	0	0	5	5	

Tabel 10. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 3

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilning	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg		930	340	360	200	1.830	1.270*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg				11.540		11.540	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	350	680	840	810	180	2.860	1.870*



Anlægs-udgifter i alt			350	1.610	1.180	12.710	388	16.238	3.140
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift					8	8	
Afledte service-udgifter i alt			0	0	0	0	8	8	

Tabel 11. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 4

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg		560	310	500	170	1.540	870*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg				3.580		3.580	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	150	780	750	780	180	2.640	1.680*
Anlægs-udgifter i alt			150	1.340	1.060	4.860	350	7.760	2.550*
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift					3	3	
Afledte service-udgifter i alt			0	0	0	0	3	3	

Tabel 12. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 5

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg		380	170	290	200	1.040	550*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg				3.810		3.810	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	150	600	770	730	180	2.430	1.520*
Anlægs-udgifter i alt			150	980	940	4.830	380	7.280	2.070*
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift					2	2	
Afledte service-udgifter i alt			0	0	0	0	2	2	



Tabel 13. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 6

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg		460	170	290	200	1.120	630*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg				3.700		3.700	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	150	830	800	730	180	2.690	1.780*
Anlægsudgifter i alt			150	1.290	970	4.720	380	7.510	2.410*
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 Ordinær drift					3	3	
Afledte serviceudgifter i alt			0	0	0	0	3	3	

Tabel 14. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 7

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg		380	280	290		950	380*
- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg			2.240			2.240	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	360	870	550	140		1.920	1.230*
Anlægsudgifter i alt			360	1.250	3.070	430	0	5.110	1.610

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: Frederikssundsvej									

Høring

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



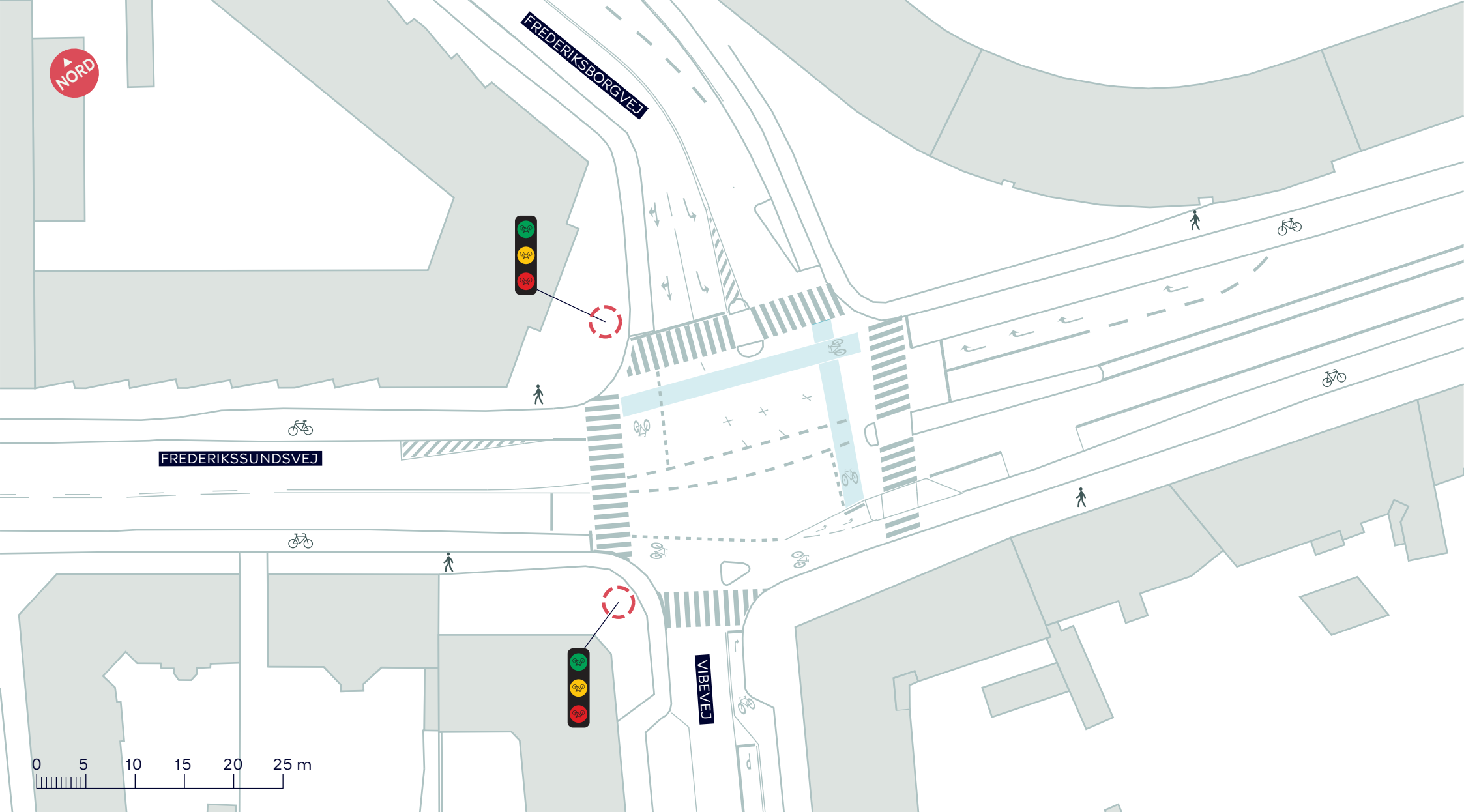
Tidligere afsatte midler


I Budget 2022 blev der afsat 0,7 mio. kr. til en foranalyse af trafiksikkerhed og tryghed med mulighed for begrønning på Frederikssundsvej.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2022
Budget 2022	700
Afsatte midler i alt	700

Bilag

- Bilag 1 Frederikssundsvej - samlet projekt (scenarie 1)
- Bilag 2 Frederikssundsvej - scenarie 2
- Bilag 3 Frederikssundsvej - scenarie 3
- Bilag 4 Frederikssundsvej - scenarie 4
- Bilag 5 Frederikssundsvej - scenarie 5
- Bilag 6 Frederikssundsvej - scenarie 6
- Bilag 7 Frederikssundsvej - scenarie 7



- - - Anlægsområde
-  Cyklistsignal for cyklister

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej
 Projektforslag

BILAG 1A



NORD

PETERIPSENSALLE

FREDERIKSSUNDSVEJ

Indkørsel

SKOLEN I CHARLOTTEGÅRDEN

0 5 10 15 20 25 m

--- Anlægsområde

■ Cykelsti

■ Fortov

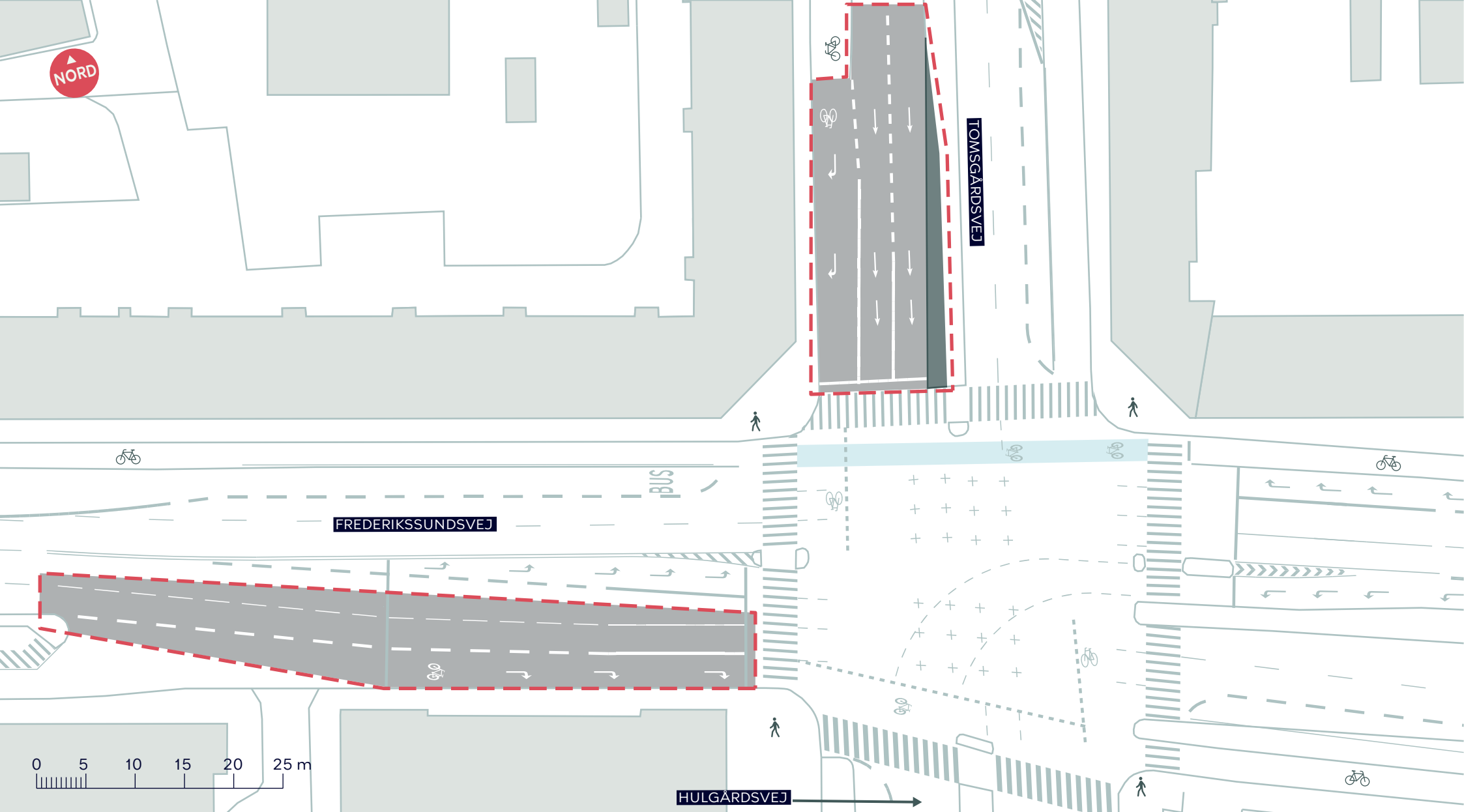
FREDERIKSSUNDSVEJ

Ved Skolen i Charlottegården

Projektforslag

BILAG 1B



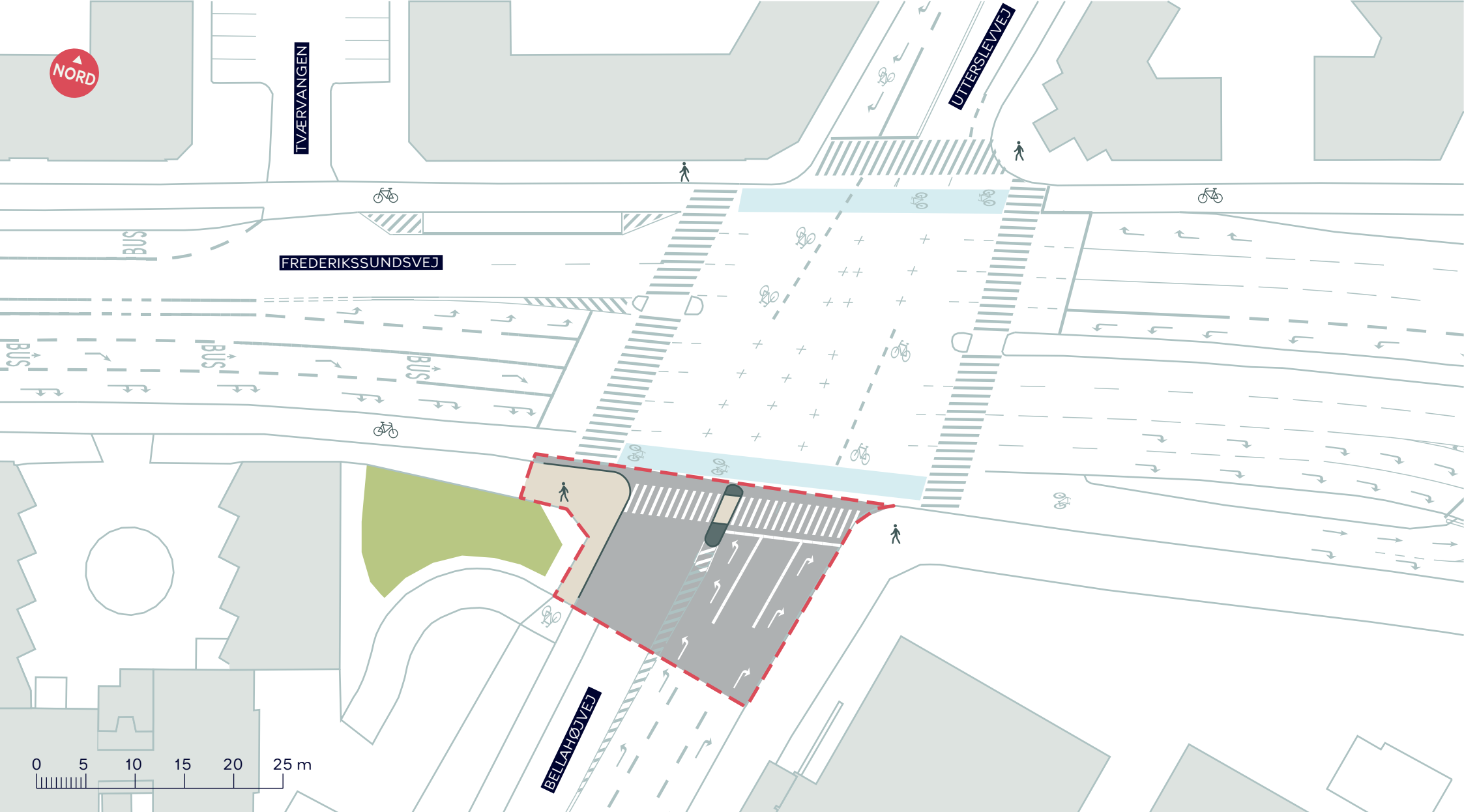


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej
 Projektforslag

BILAG 1C



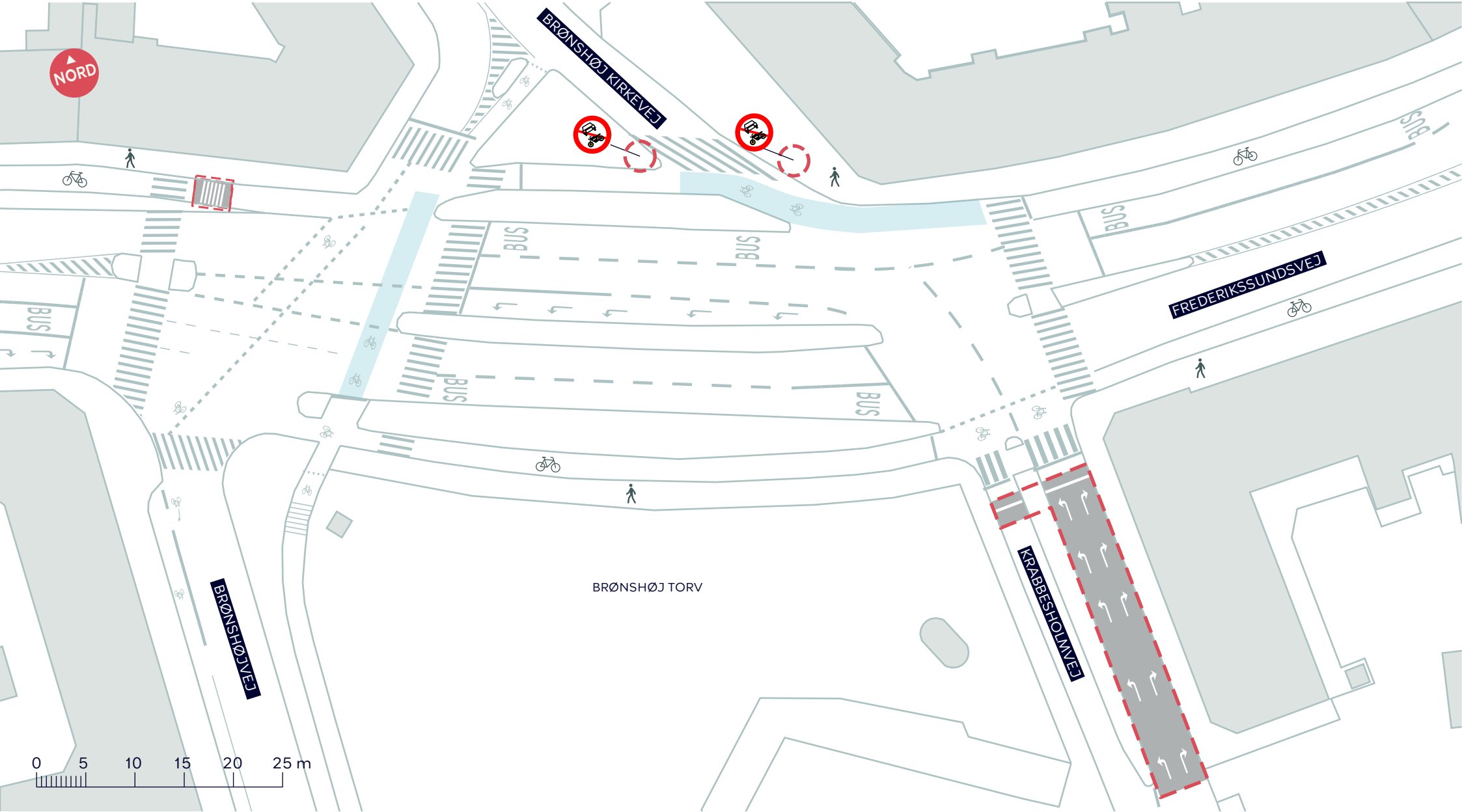


- - - Anlægsområde
- Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej
 Projektforslag

BILAG 1D



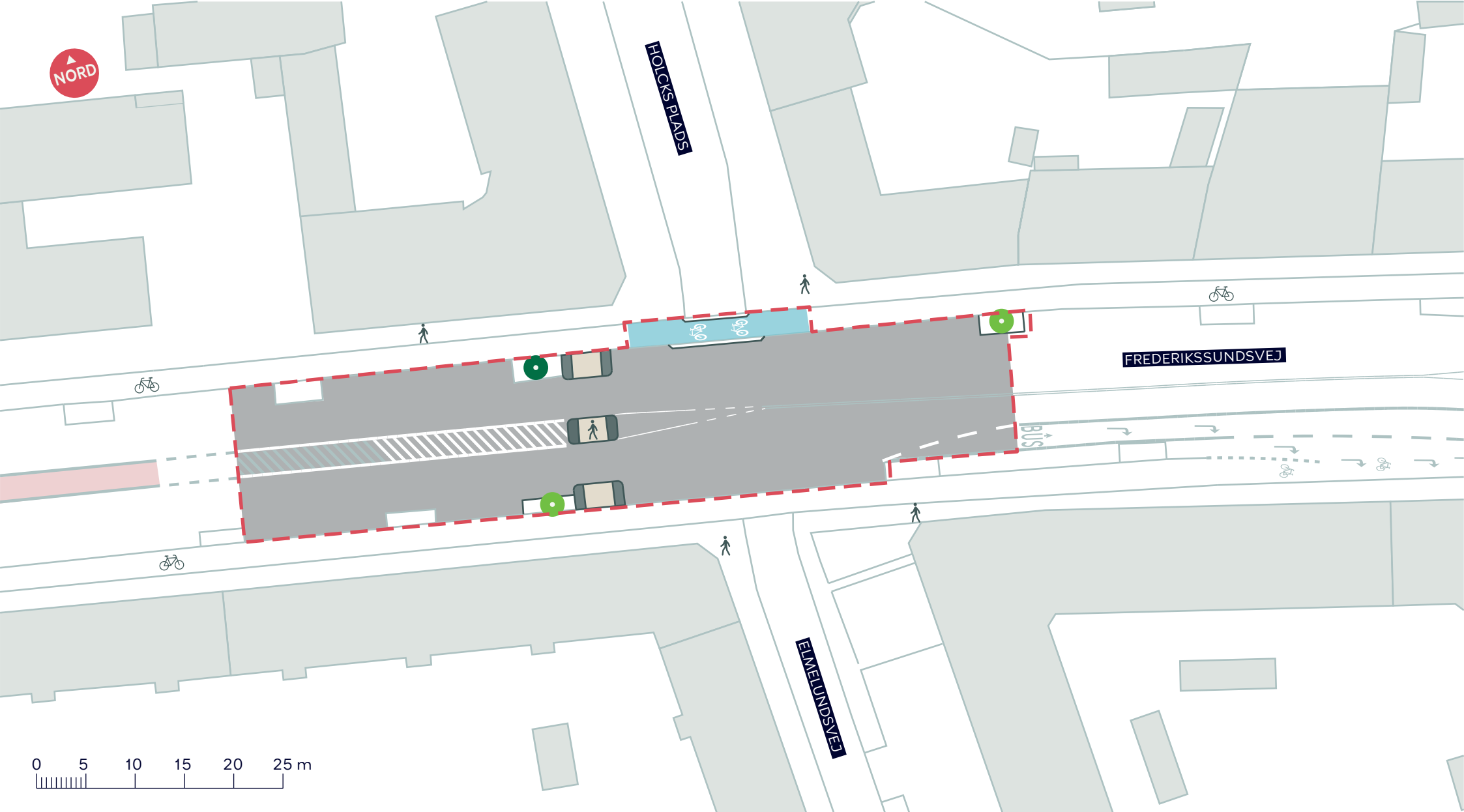


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Brønshøj Torv
 Projektforslag

BILAG 1E



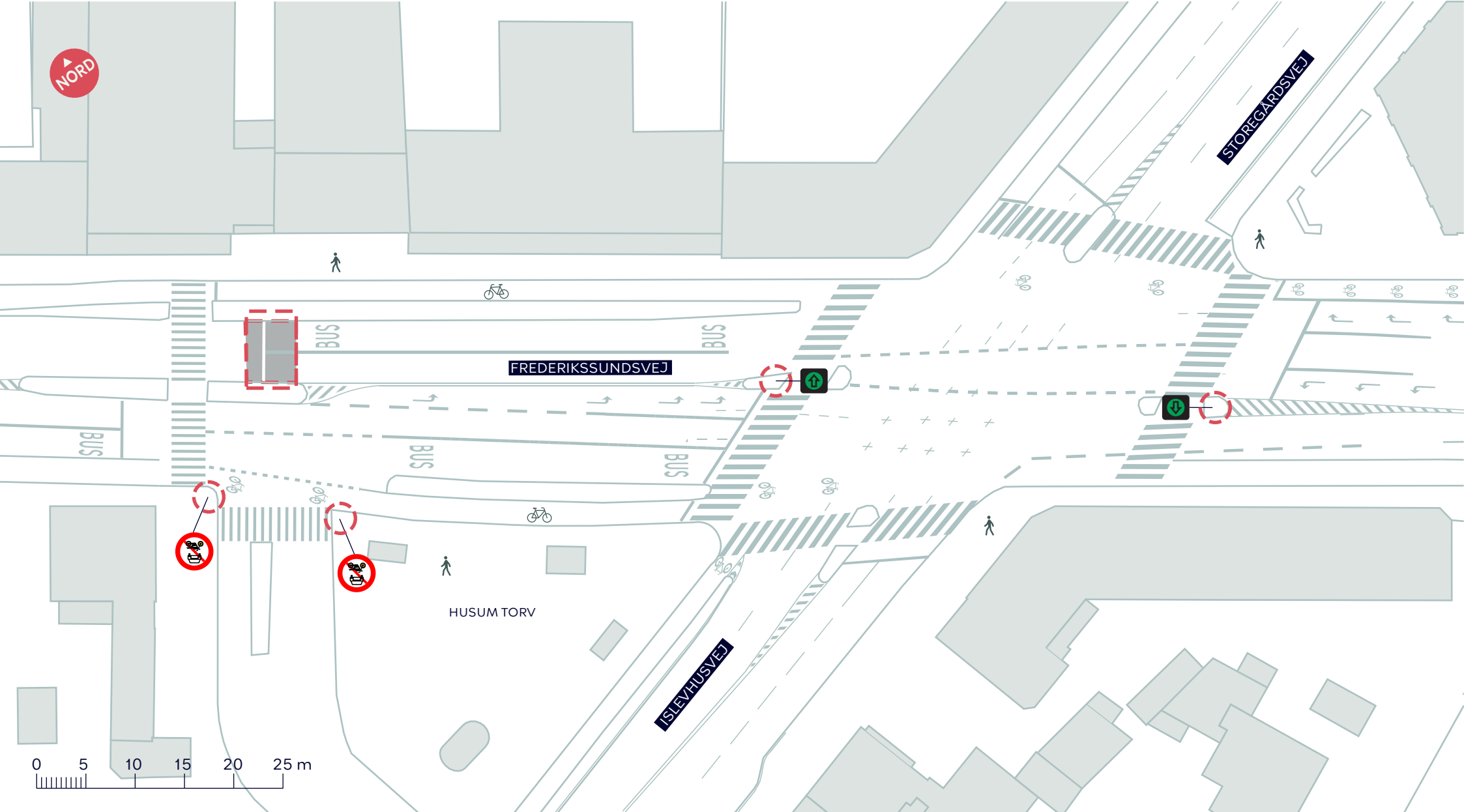


- - - Anlægsområde
- Blåt cykelfelt
- Fortov
- Træ
- Eksisterende træ der flyttes

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Ved Holcks Plads og Elmelundsvej
 Projektforslag

BILAG 1F





--- Anlægsområde



1-lys venstresvingspil

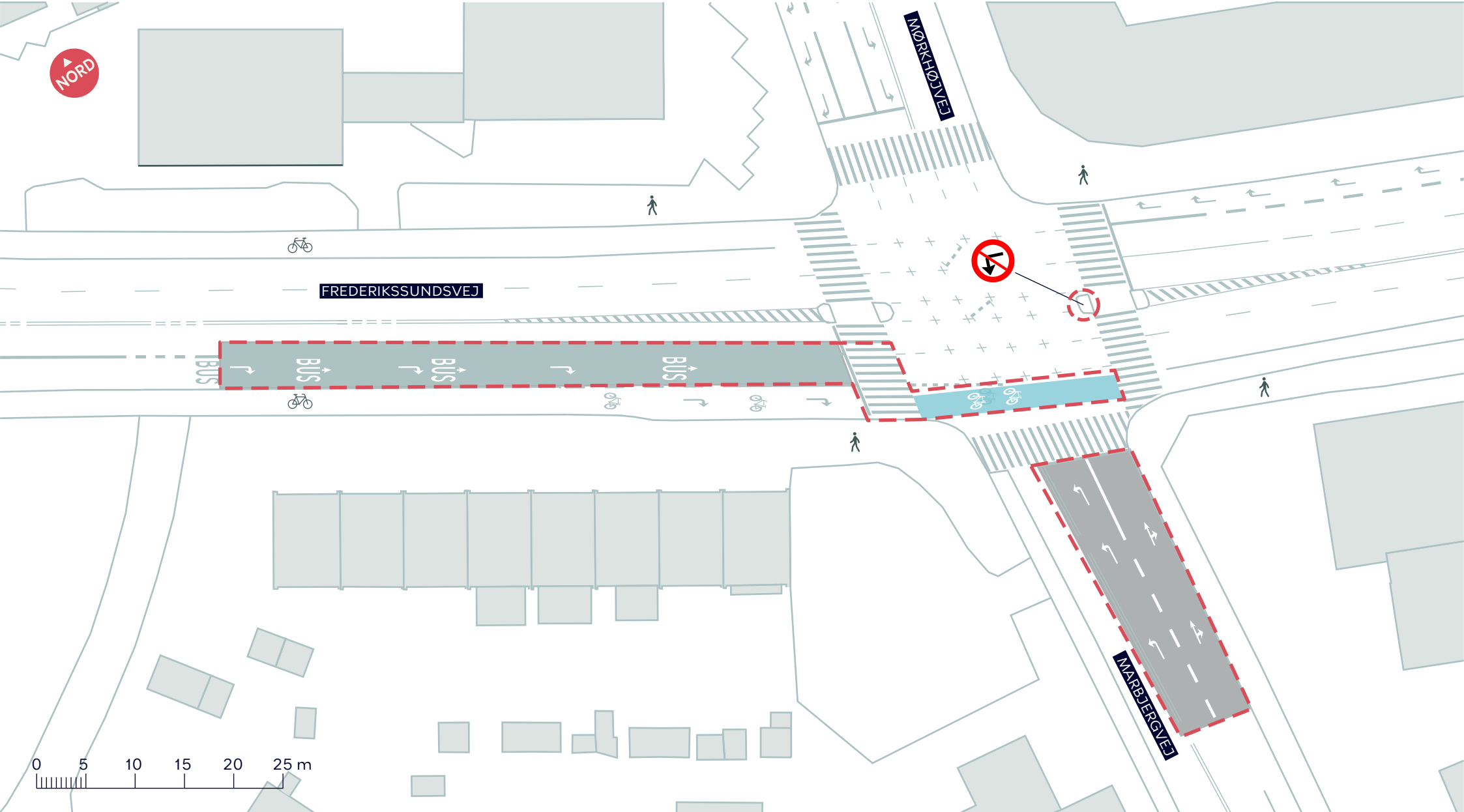
FREDERIKSSUNDSVEJ

Husum Torv

Projektforslag

BILAG 1G





--- Anlægsområde

Blåt cykelfelt

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej
 Projektforslag

BILAG 1H

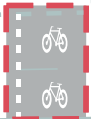
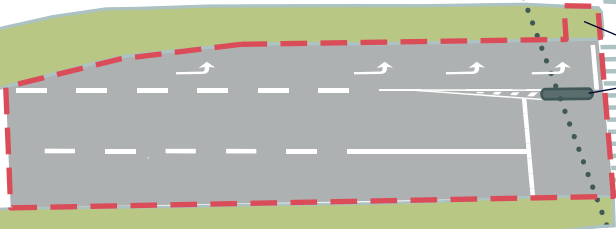




HERLEV KOMMUNE

NOVEMBERVEJ

FREDERIKSSUNDSVEJ

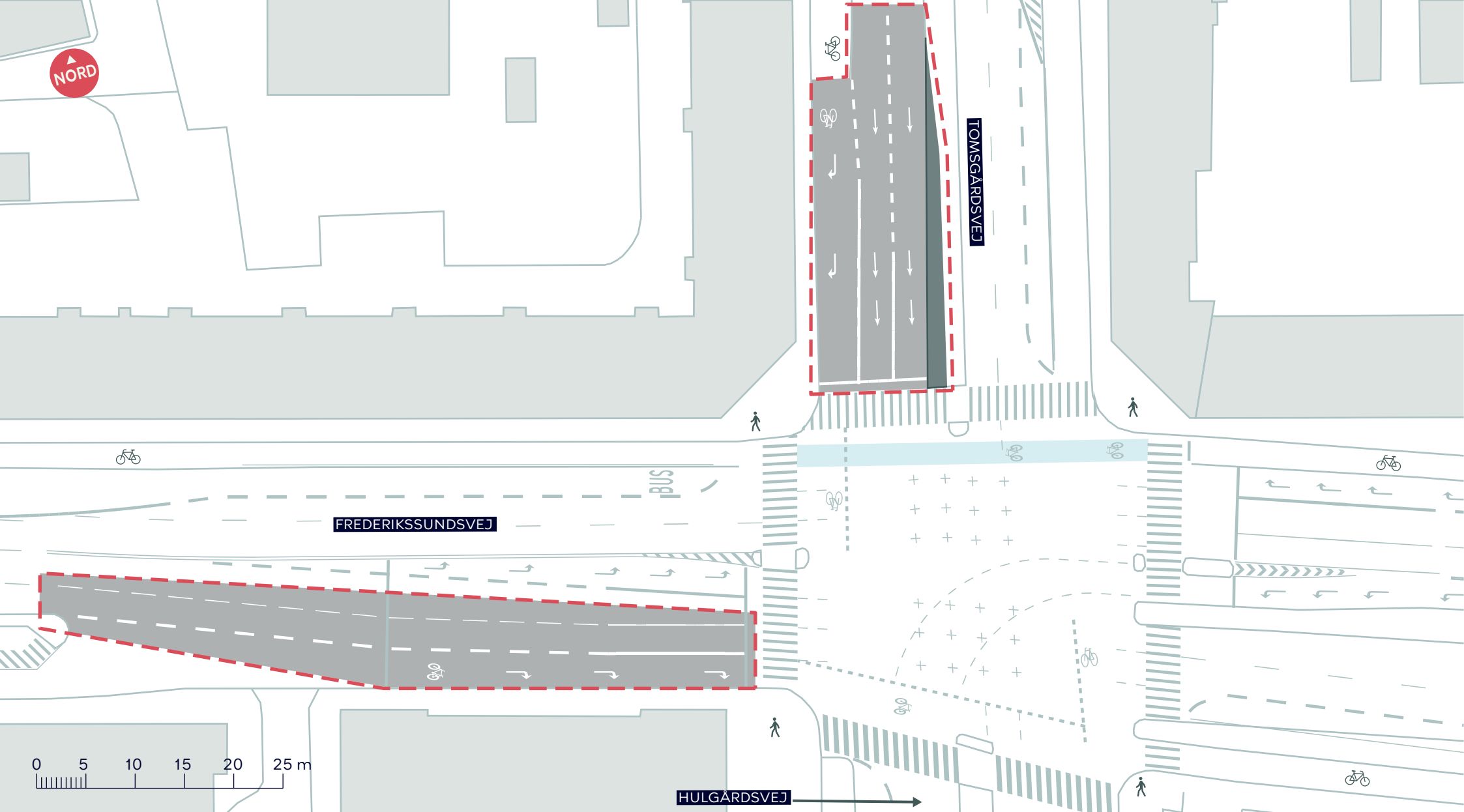


- - - Anlægsområde
- Kommunegrænse
- 3-lys højresvingspil

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Novembervej / Herlev Hovedgade
 Projektforslag

BILAG II



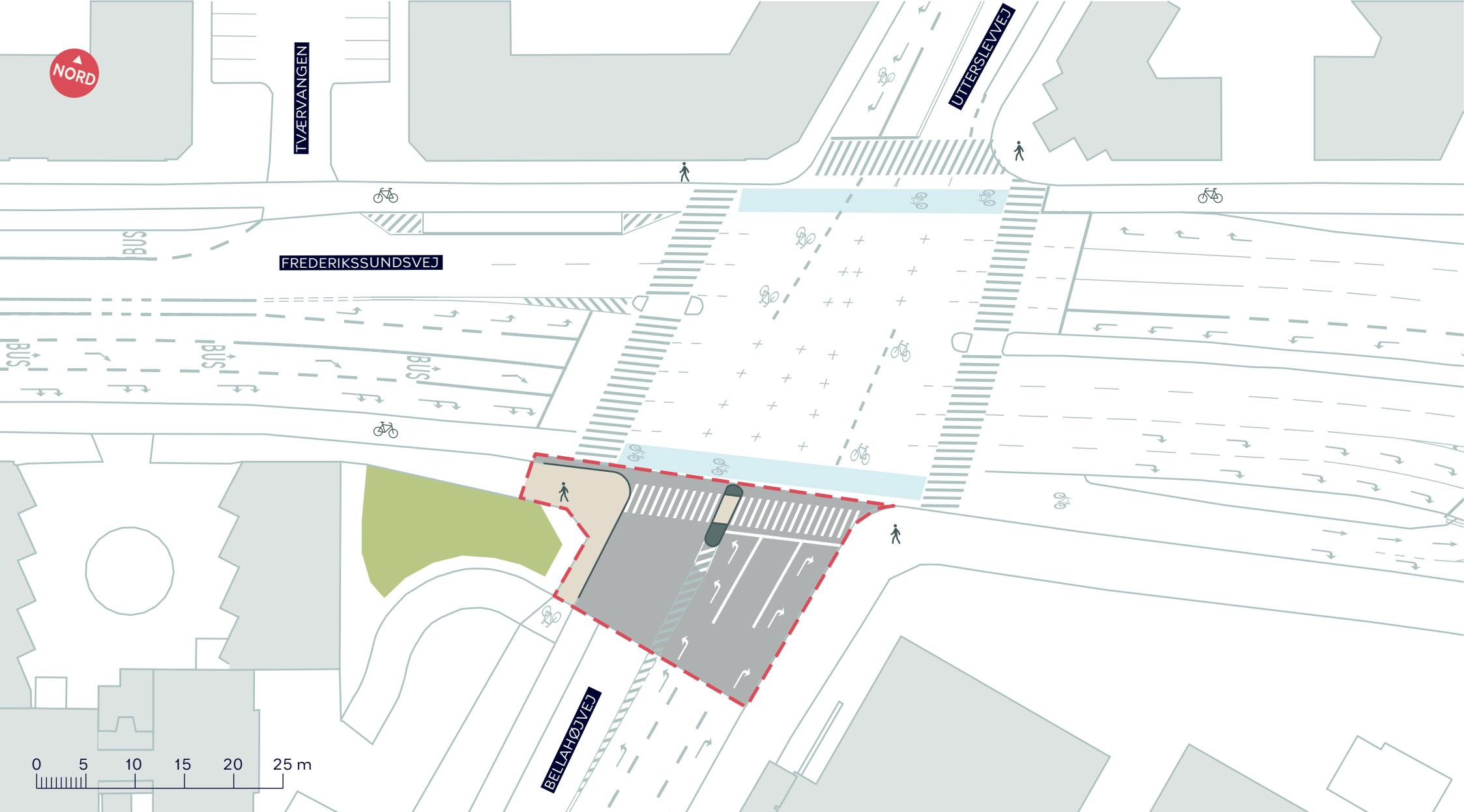


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej
 Projektforslag

BILAG 2A



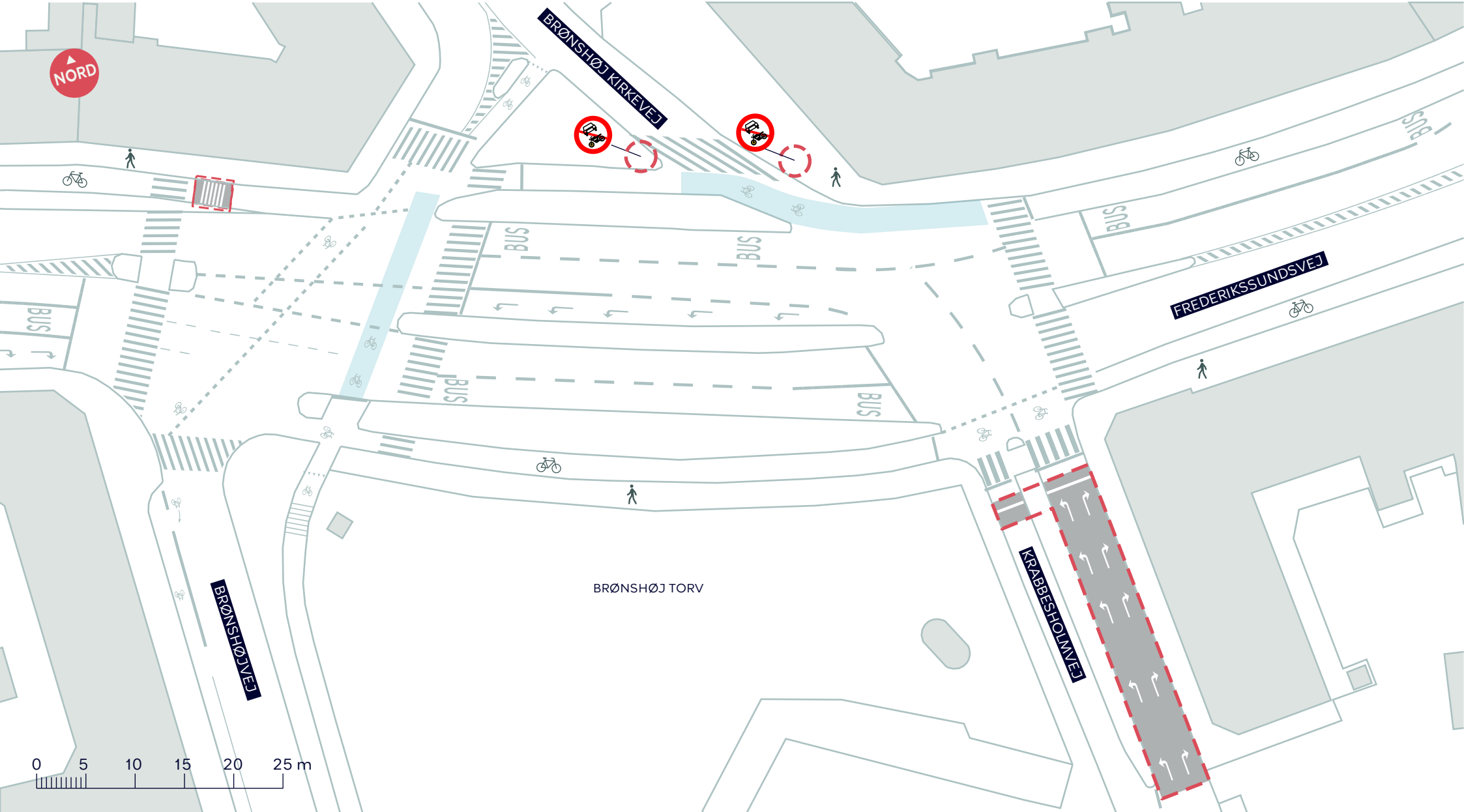


- - - Anlægsområde
- Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej
 Projektforslag

BILAG 2B



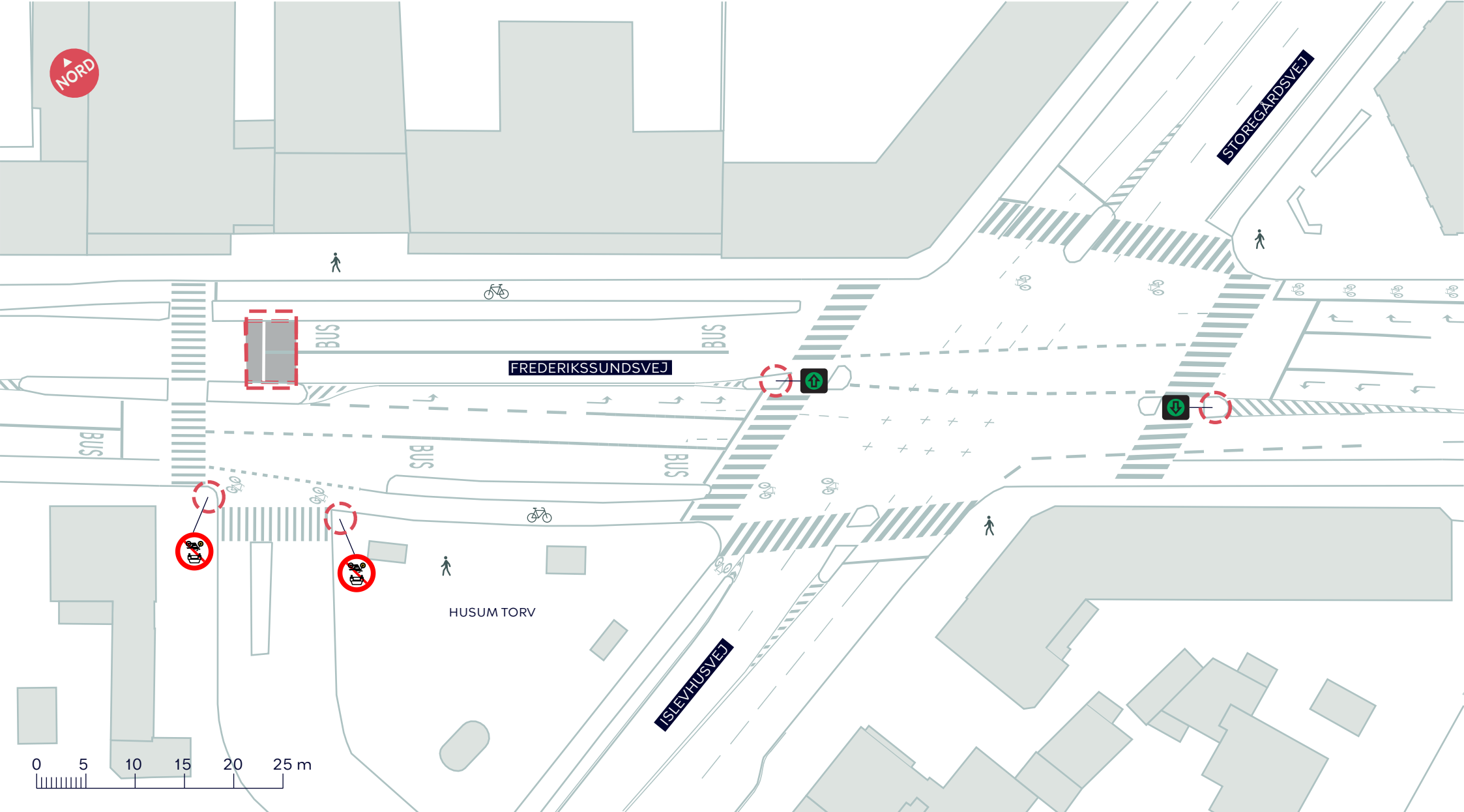


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Brønshøj Torv
 Projektforslag

BILAG 2C





--- Anlægsområde



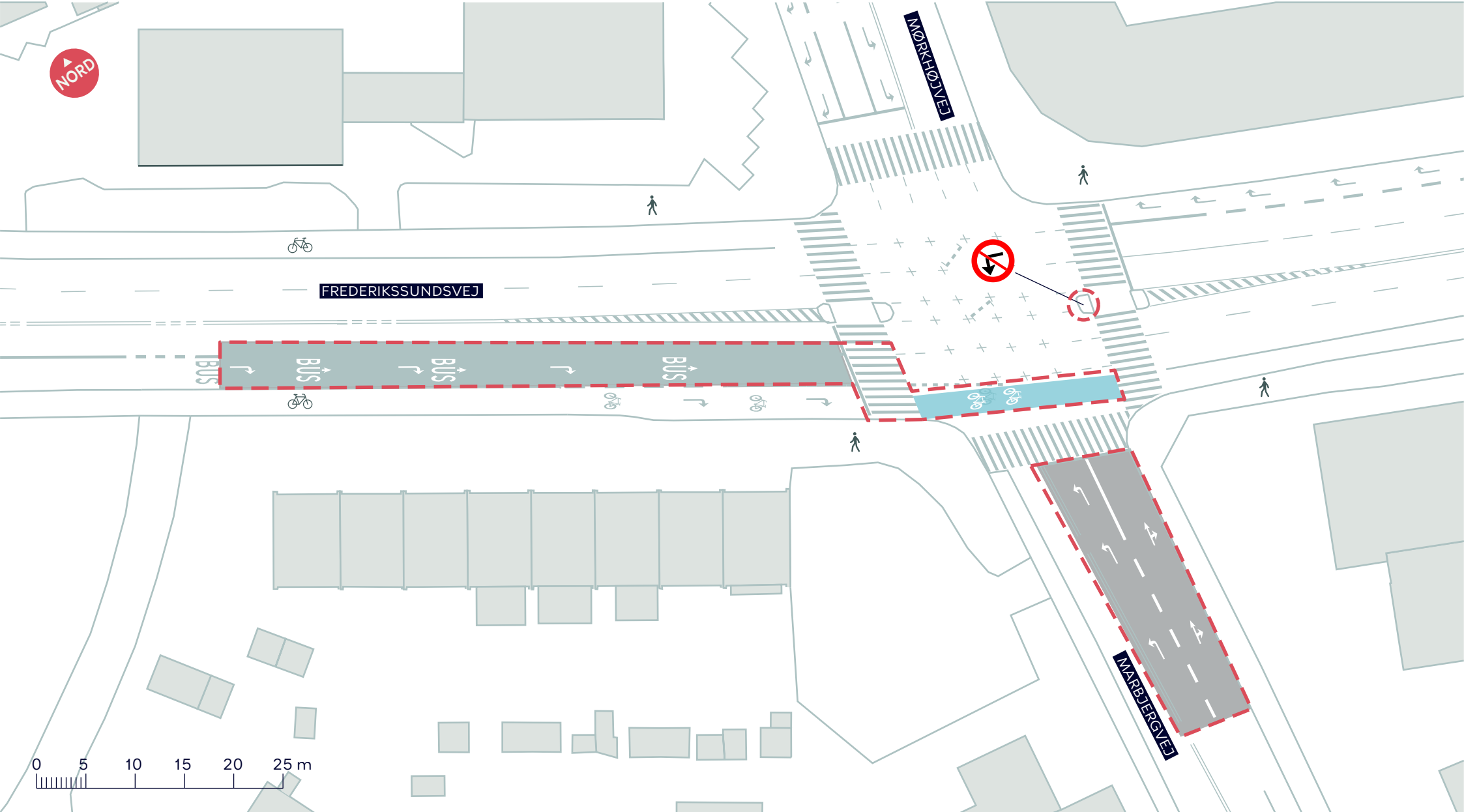
1-lys venstresvingspil

FREDERIKSSUNDSVEJ

Husum Torv
 Projektforslag

BILAG 2D





--- Anlægsområde

Blåt cykelfelt

FREDERIKSSUNDSVEJ

Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej

Projektforslag

BILAG 2E






HERLEV KOMMUNE

NOVEMBERVEJ

FREDERIKSSUNDSVEJ



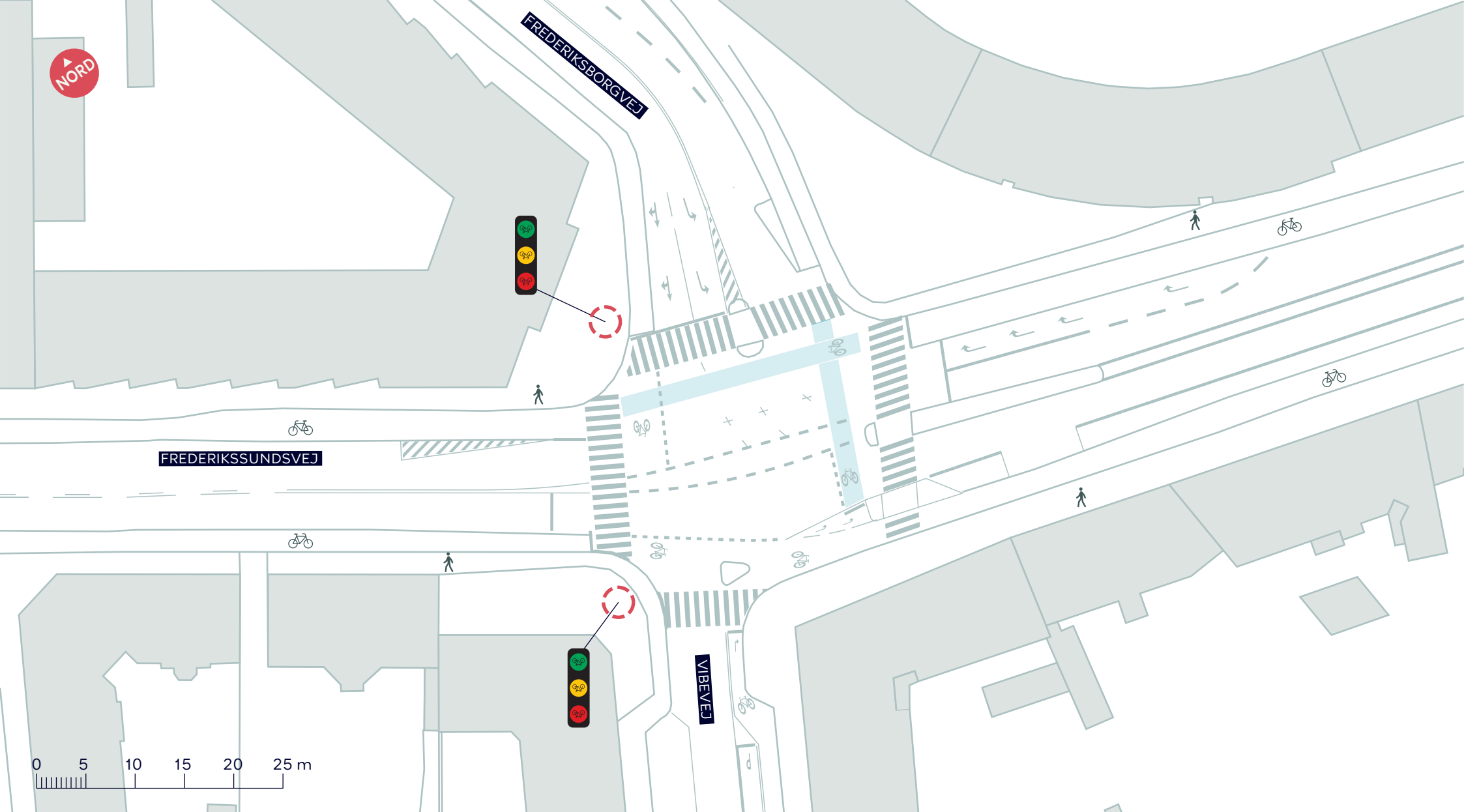
- - - - - Anlægsområde
- Kommunegrænse
-  3-lys højresvingspil


FREDERIKSSUNDSVEJ
Krydset ved Novembervej / Herlev Hovedgade

Projektforslag

BILAG 2F



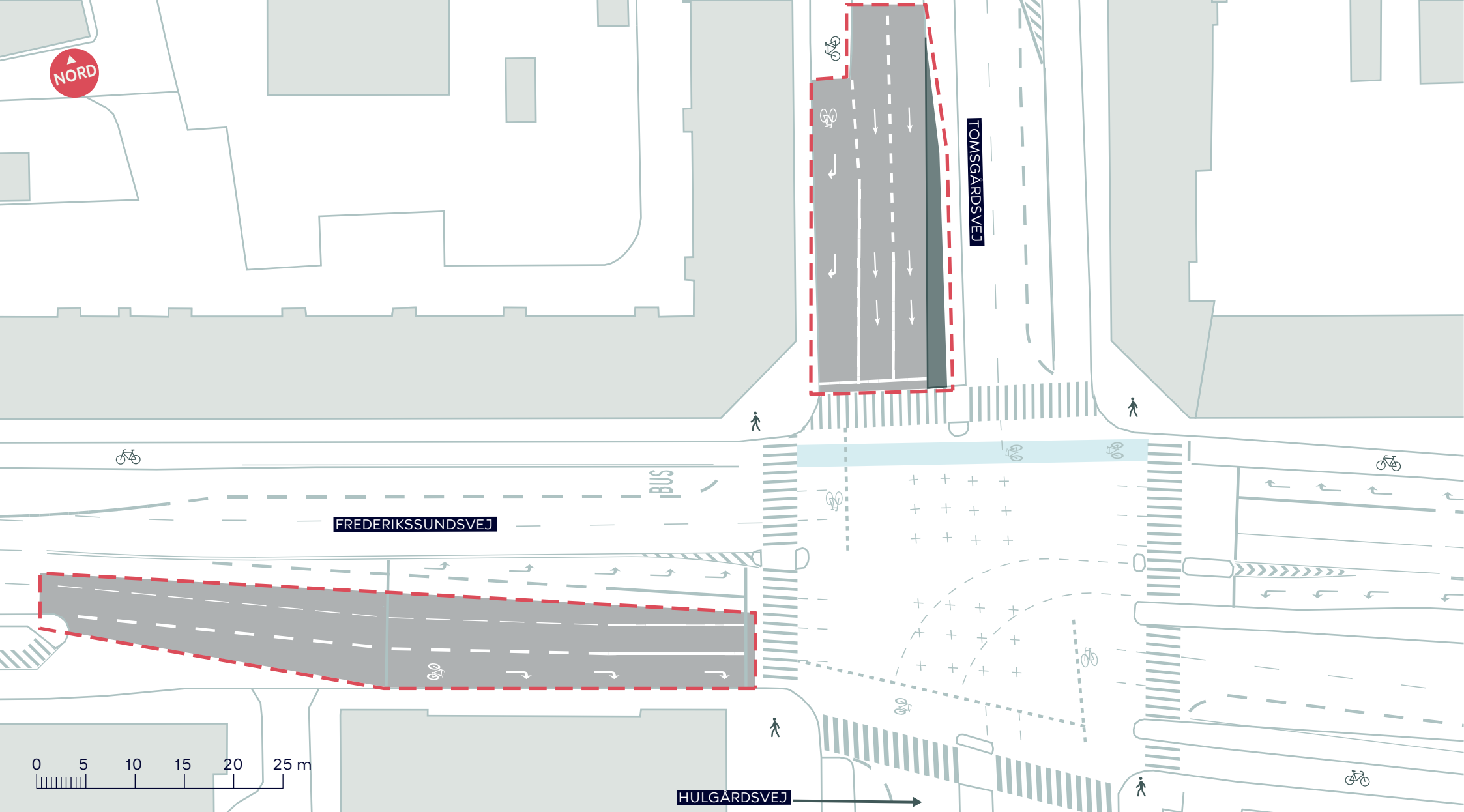


- - - Anlægsområde
-  Cyklistsignal for cyklister

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej
 Projektforslag

BILAG 3A



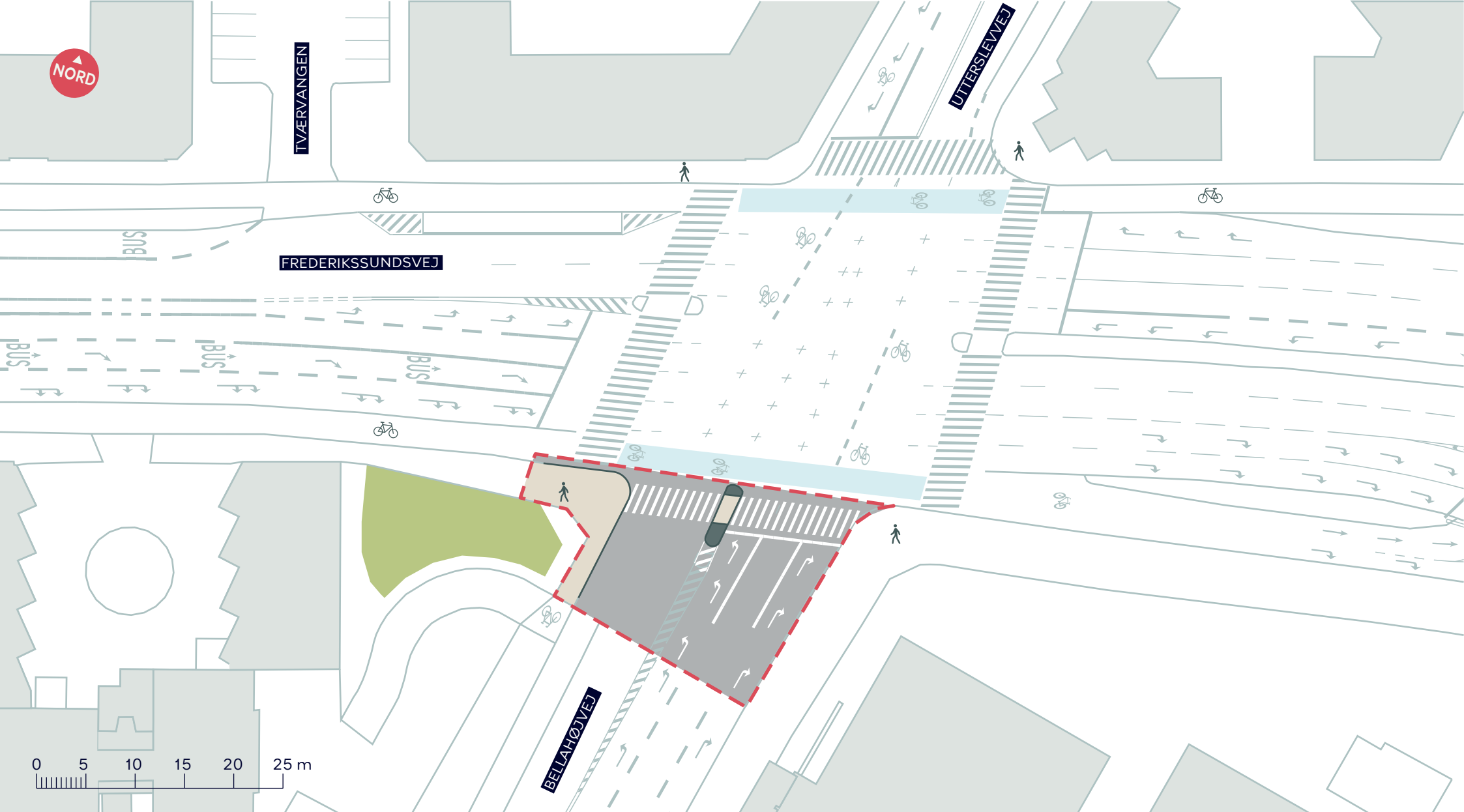


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej
 Projektforslag

BILAG 3B



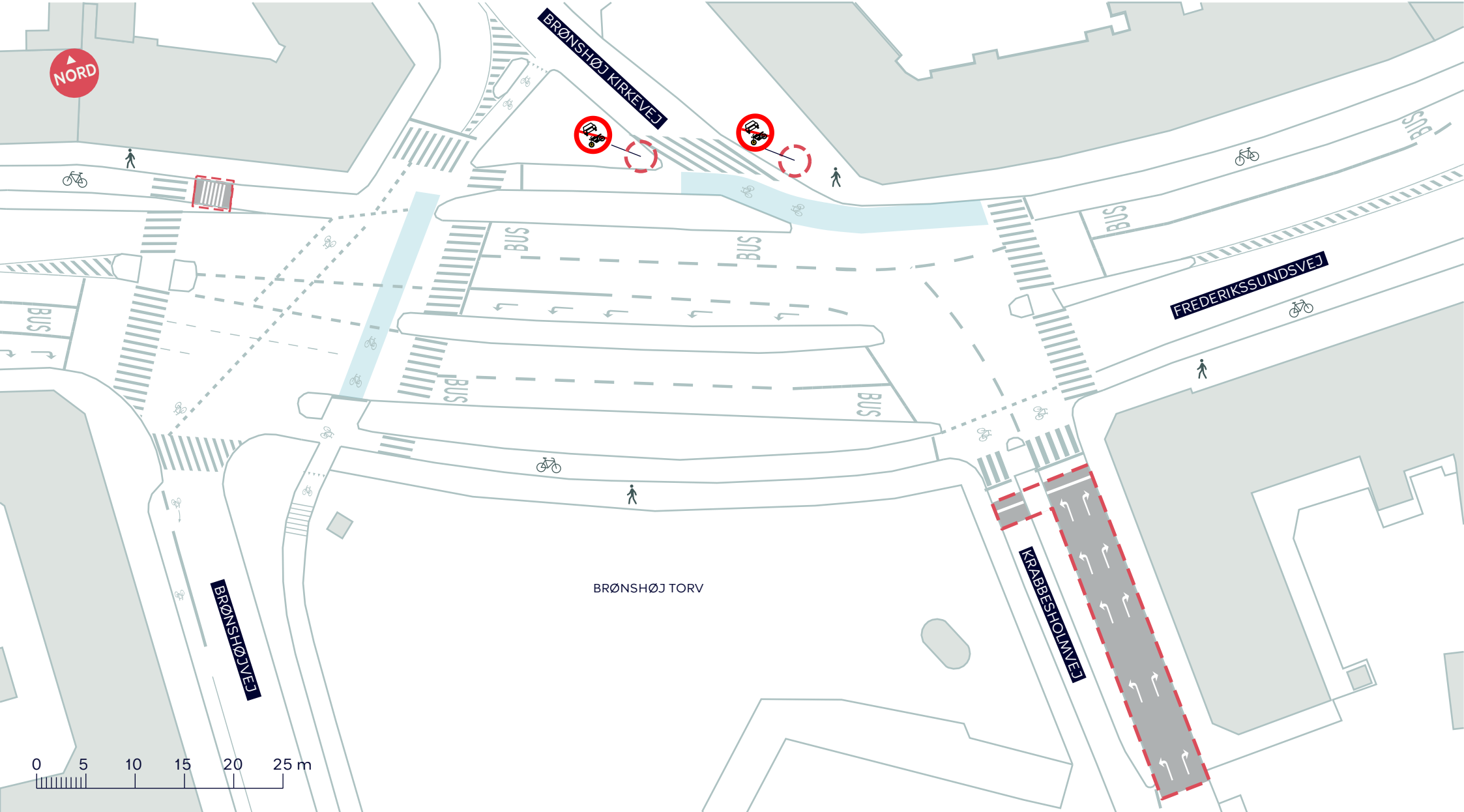


- - - Anlægsområde
- Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej
 Projektforslag

BILAG 3C





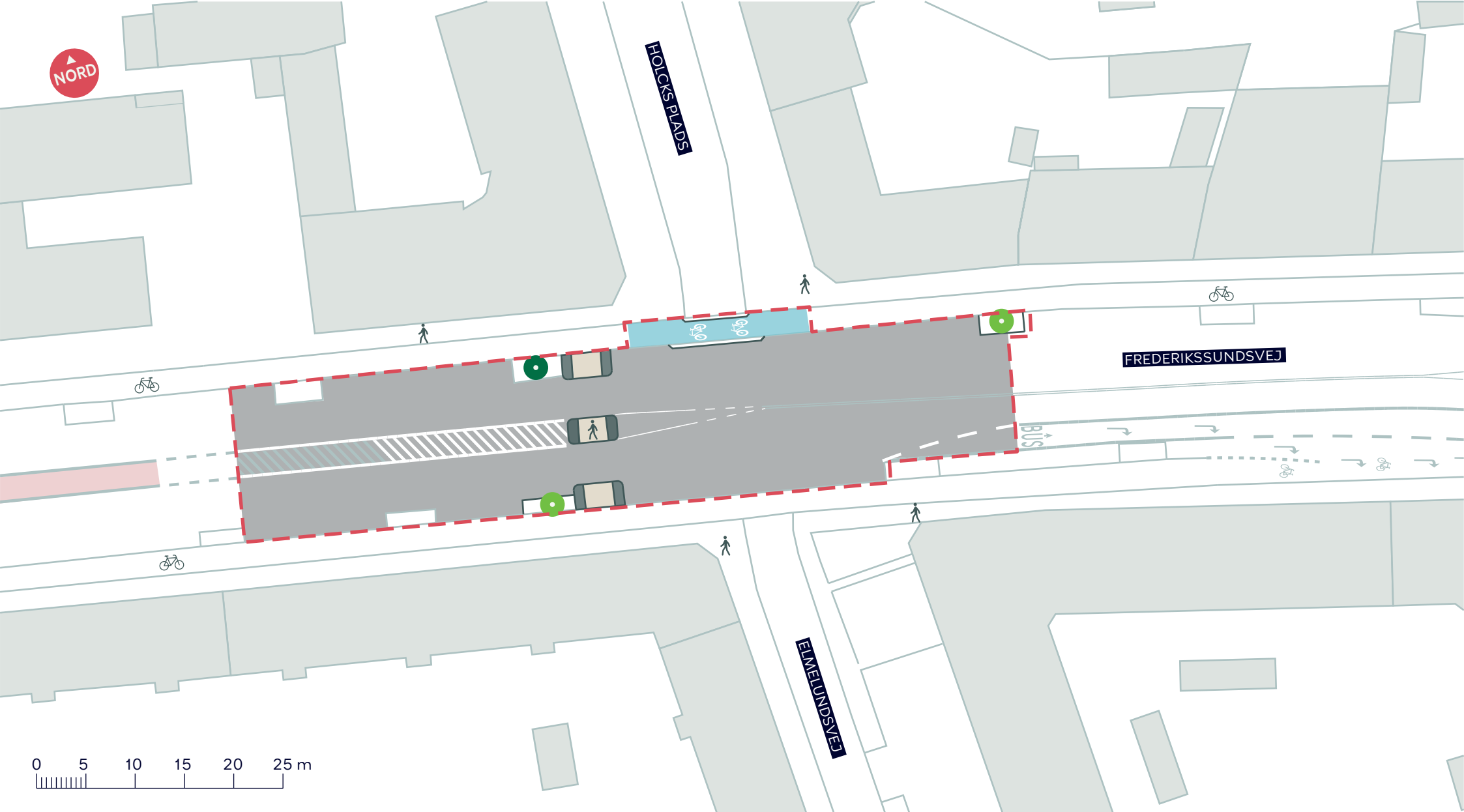
--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ

Brønshøj Torv
Projektforslag

BILAG 3D



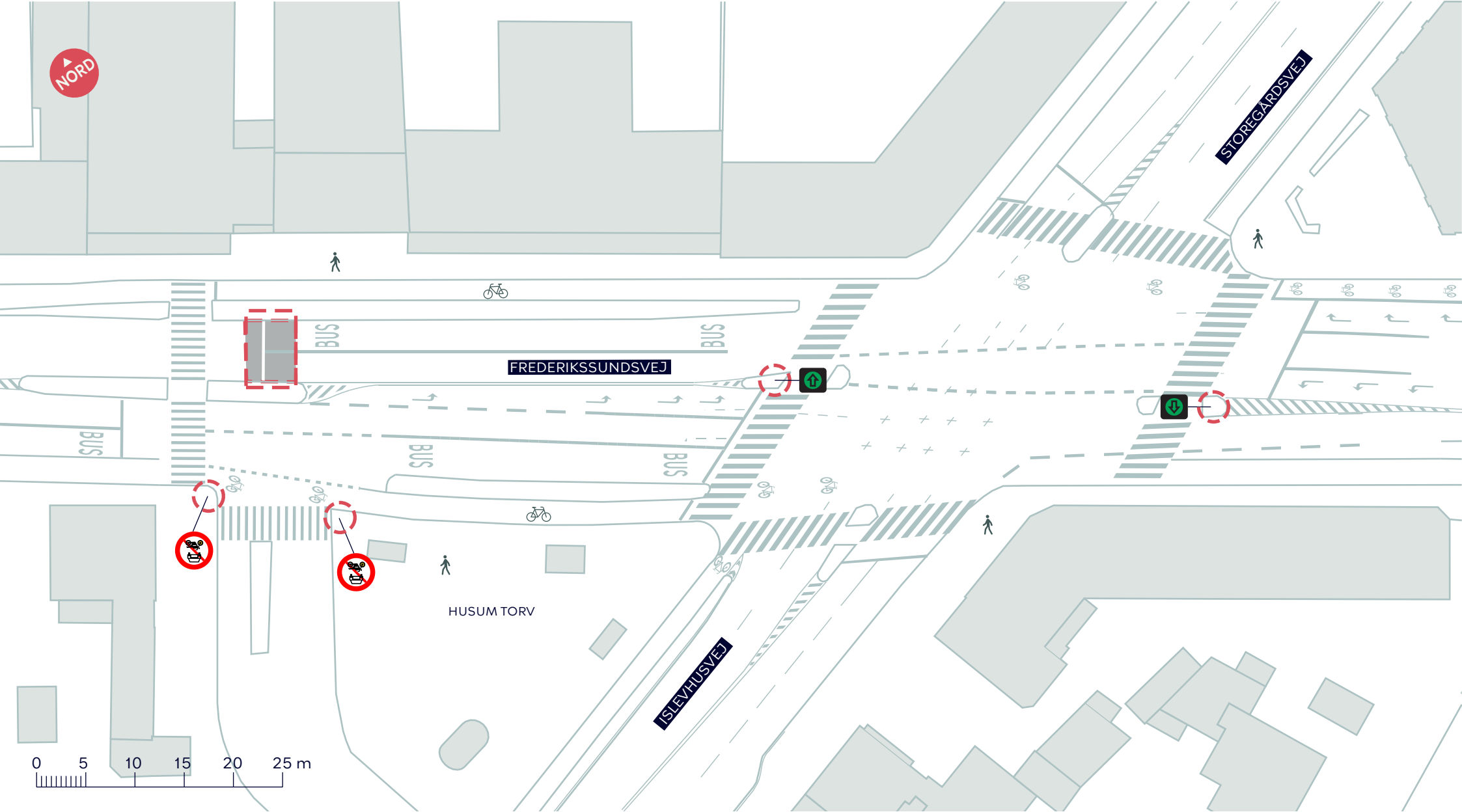


- Anlægsområde
- Blåt cykelfelt
- Fortov
- Træ
- Eksisterende træ der flyttes

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Ved Holcks Plads og Elmelundsvej
 Projektforslag

BILAG 3E





--- Anlægsområde



1-lys venstresvingspil

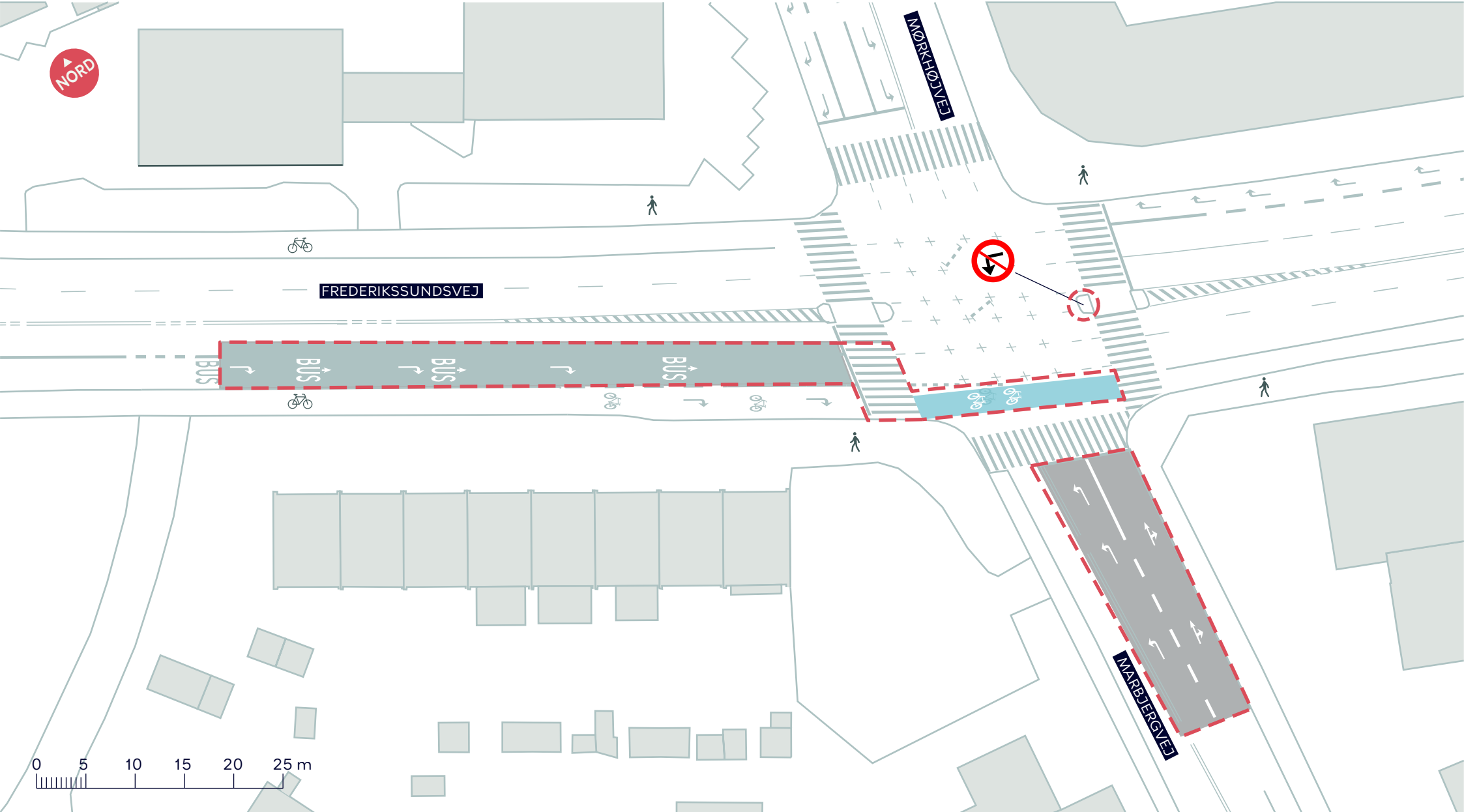
FREDERIKSSUNDSVEJ

Husum Torv

Projektforslag

BILAG 3F





--- Anlægsområde

Blåt cykelfelt

FREDERIKSSUNDSVEJ

Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej

Projektforslag

BILAG 3G

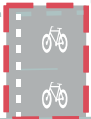
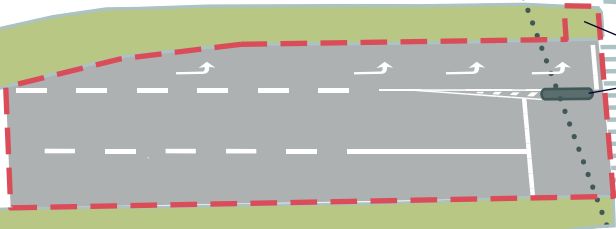





HERLEV KOMMUNE

NOVEMBERVEJ

FREDERIKSSUNDSVEJ



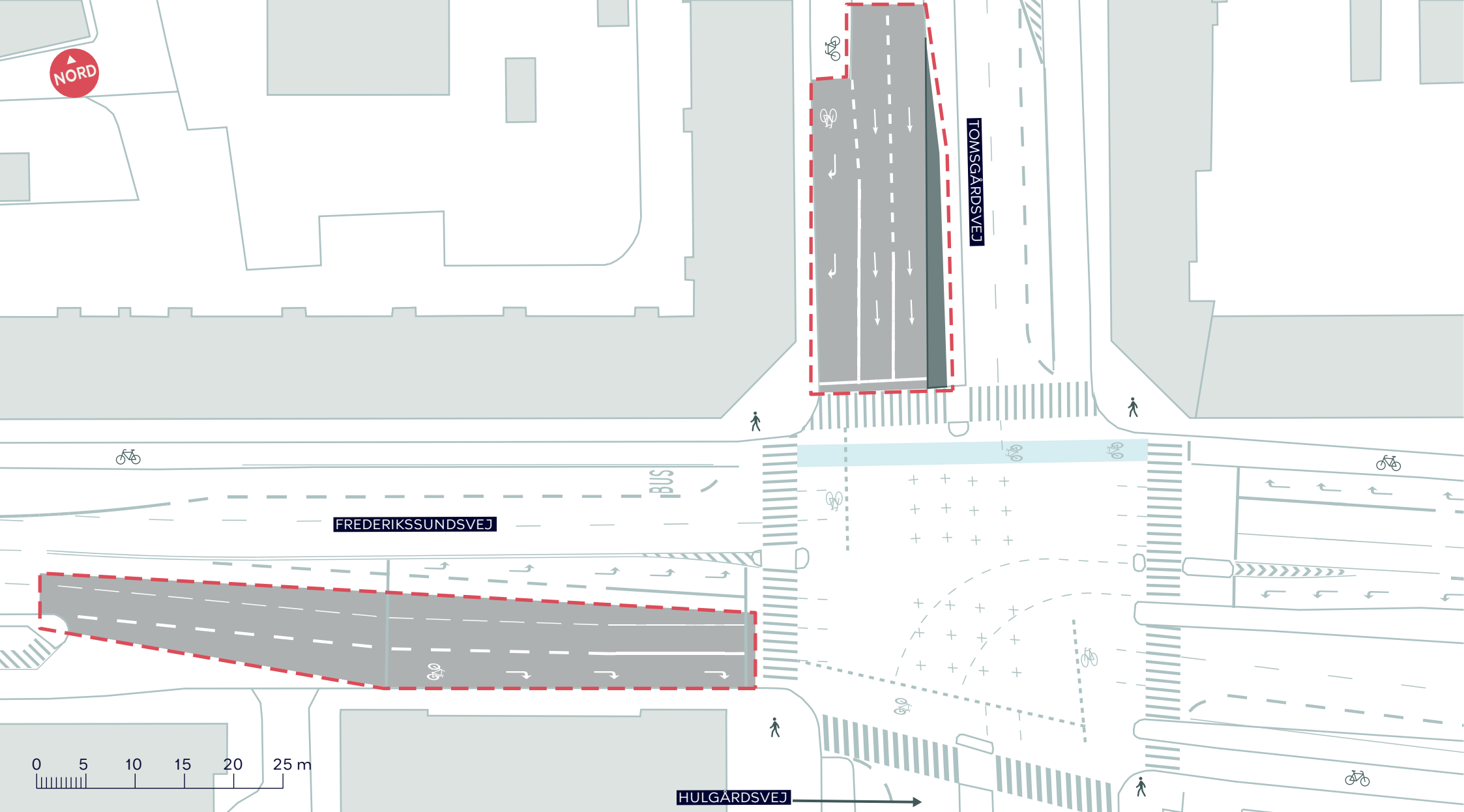
- - - - - Anlægsområde
- Kommunegrænse
-  3-lys højresvingspil

FREDERIKSSUNDSVEJ
Krydset ved Novembervej / Herlev Hovedgade

Projektforslag

BILAG 3H



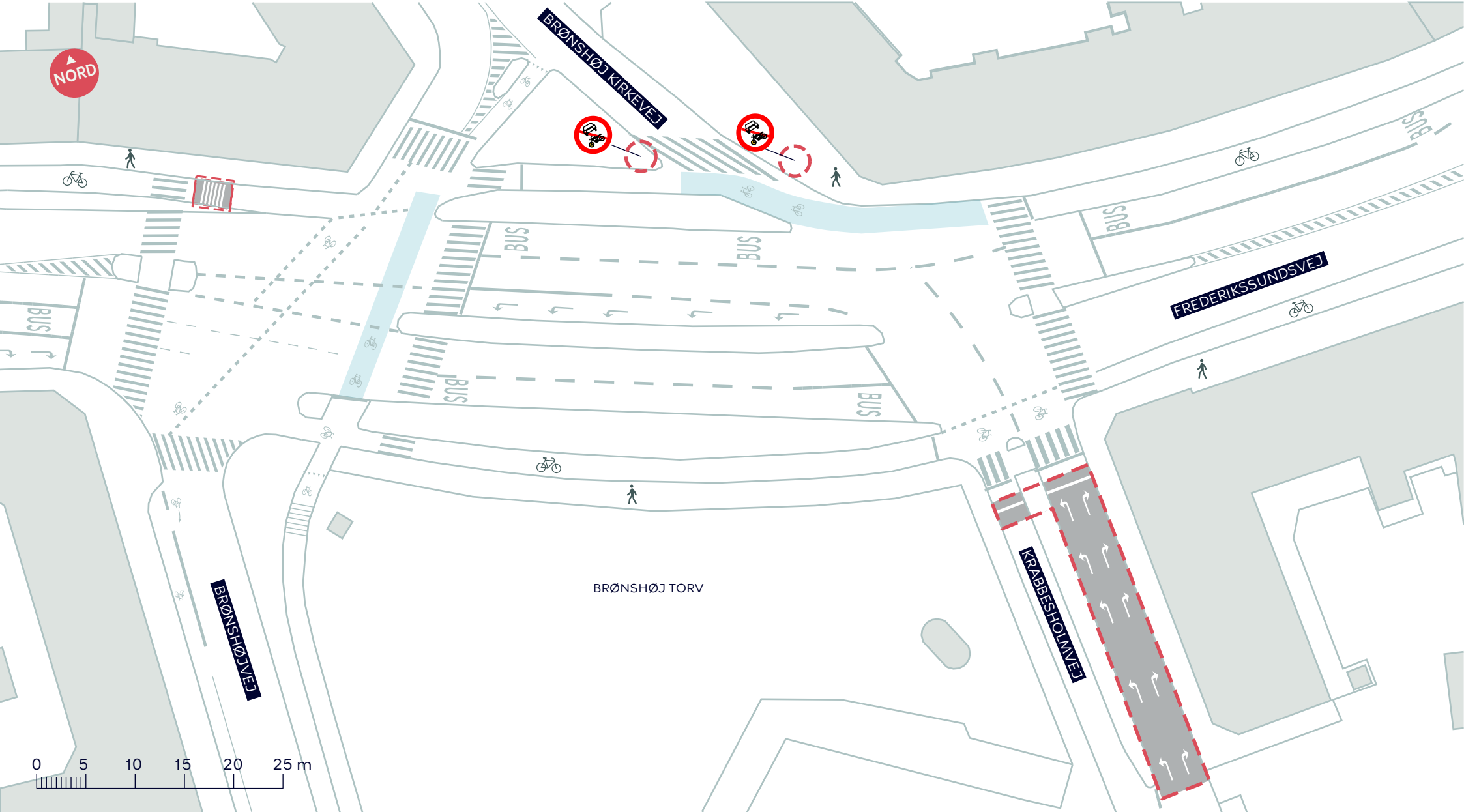


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Hulgårdsvej / Tomsgårdsvej
 Projektforslag

BILAG 4A



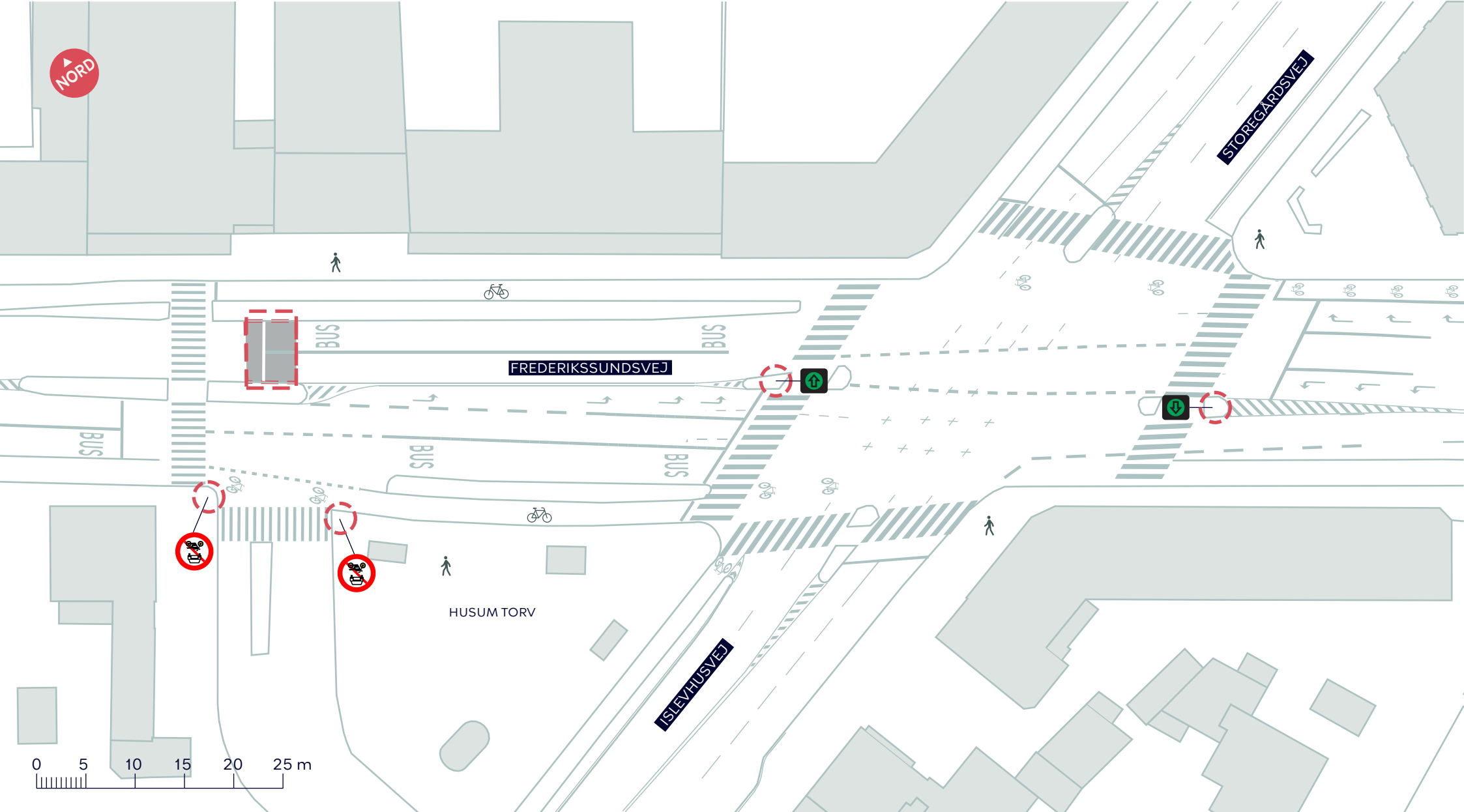


--- Anlægsområde

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Brønshøj Torv
 Projektforslag

BILAG 4B





--- Anlægsområde



1-lys venstresvingspil

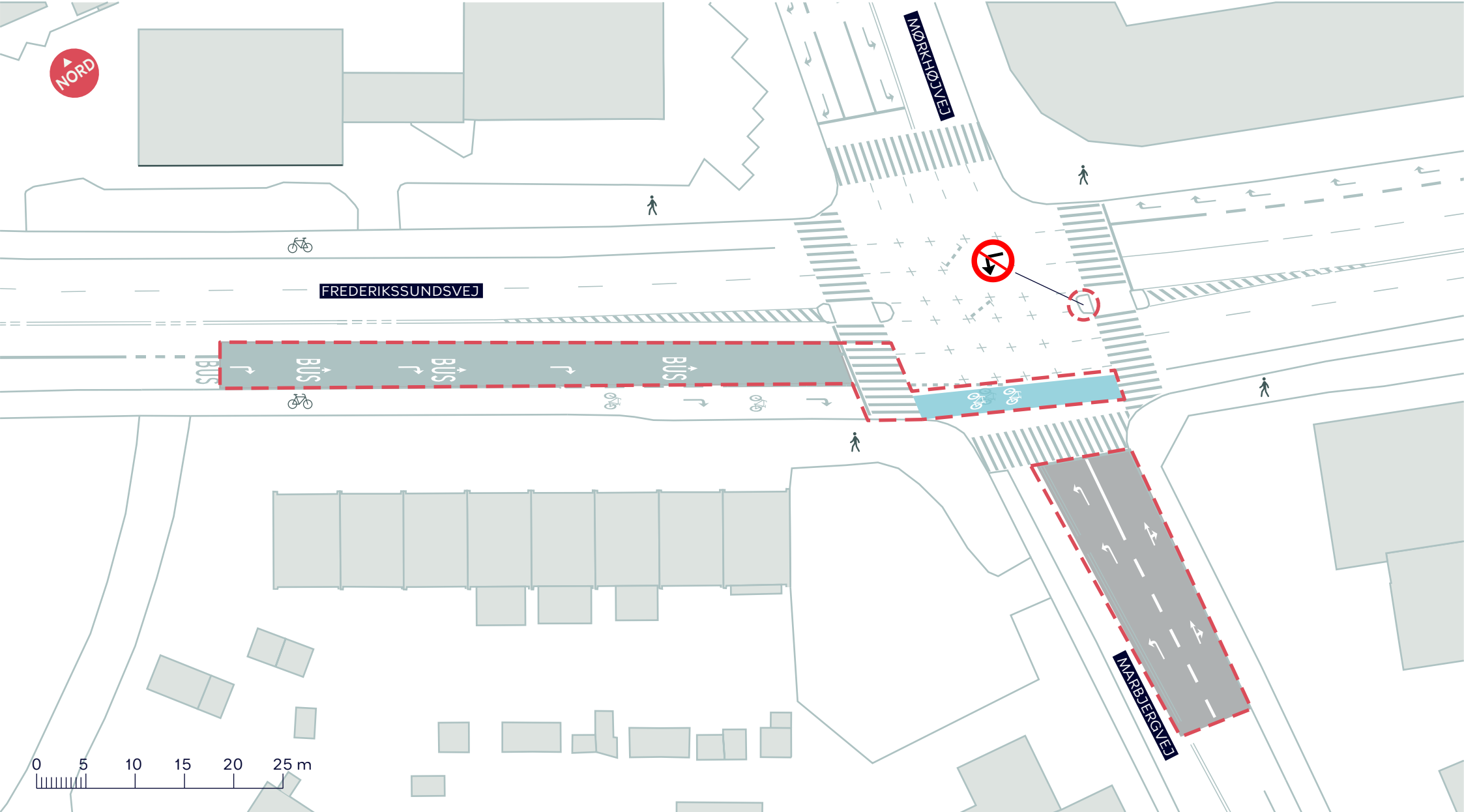
FREDERIKSSUNDSVEJ

Husum Torv

Projektforslag

BILAG 4C





--- Anlægsområde

Blåt cykelfelt

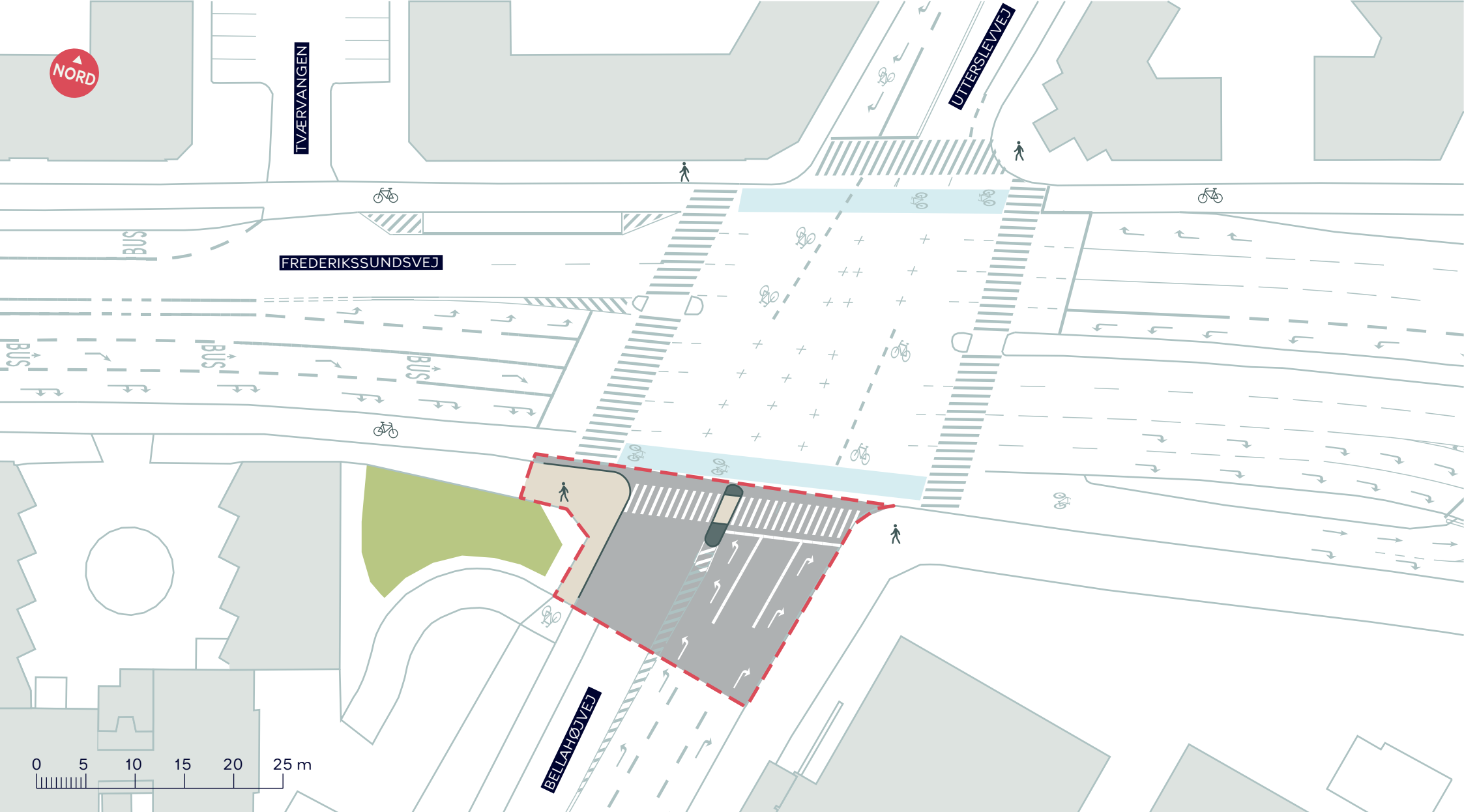
FREDERIKSSUNDSVEJ

Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej

Projektforslag

BILAG 4D



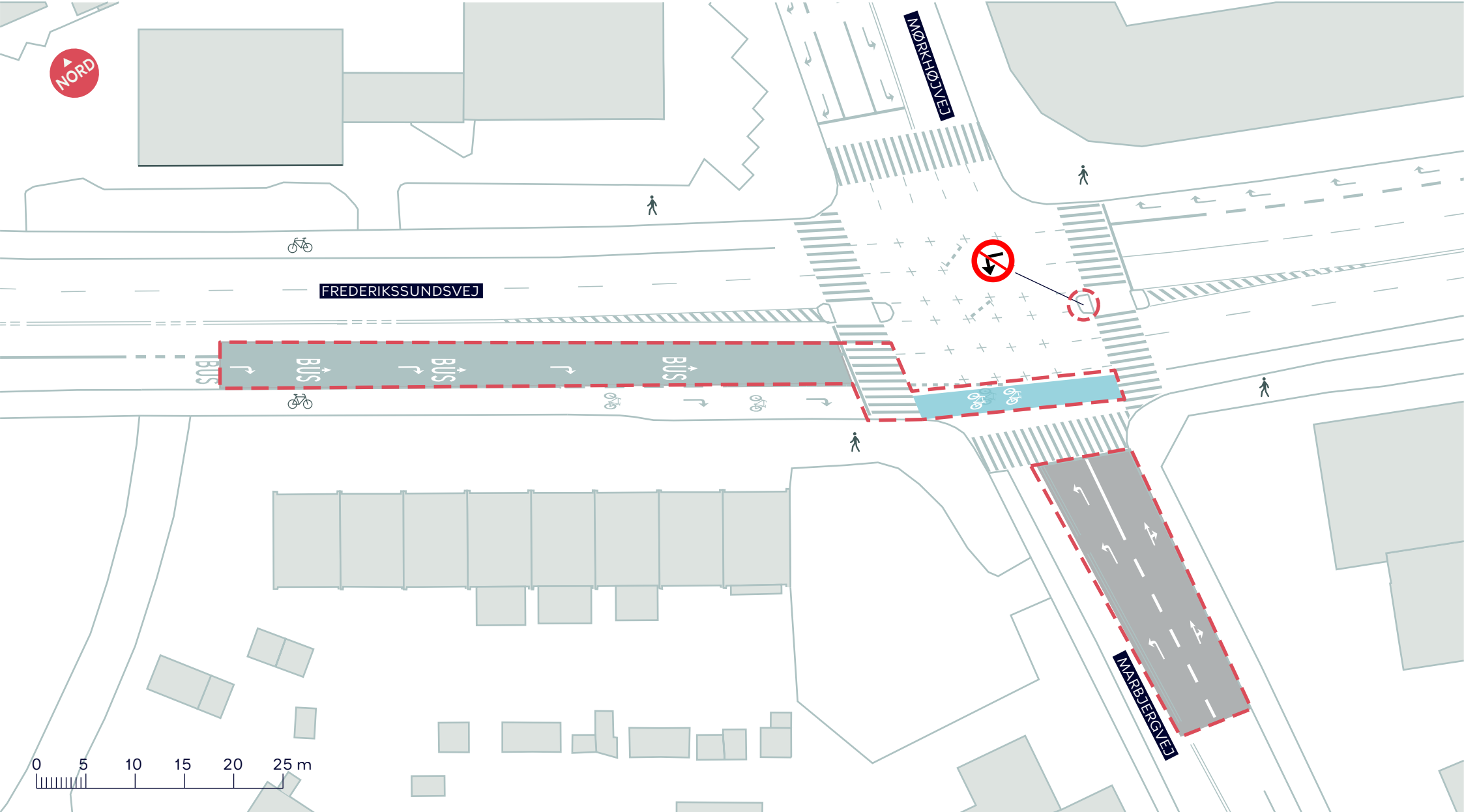


- - - Anlægsområde
- Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Krydset ved Bellahøjvej / Utterslevvej
 Projektforslag

BILAG 5A





--- Anlægsområde

Blåt cykelfelt

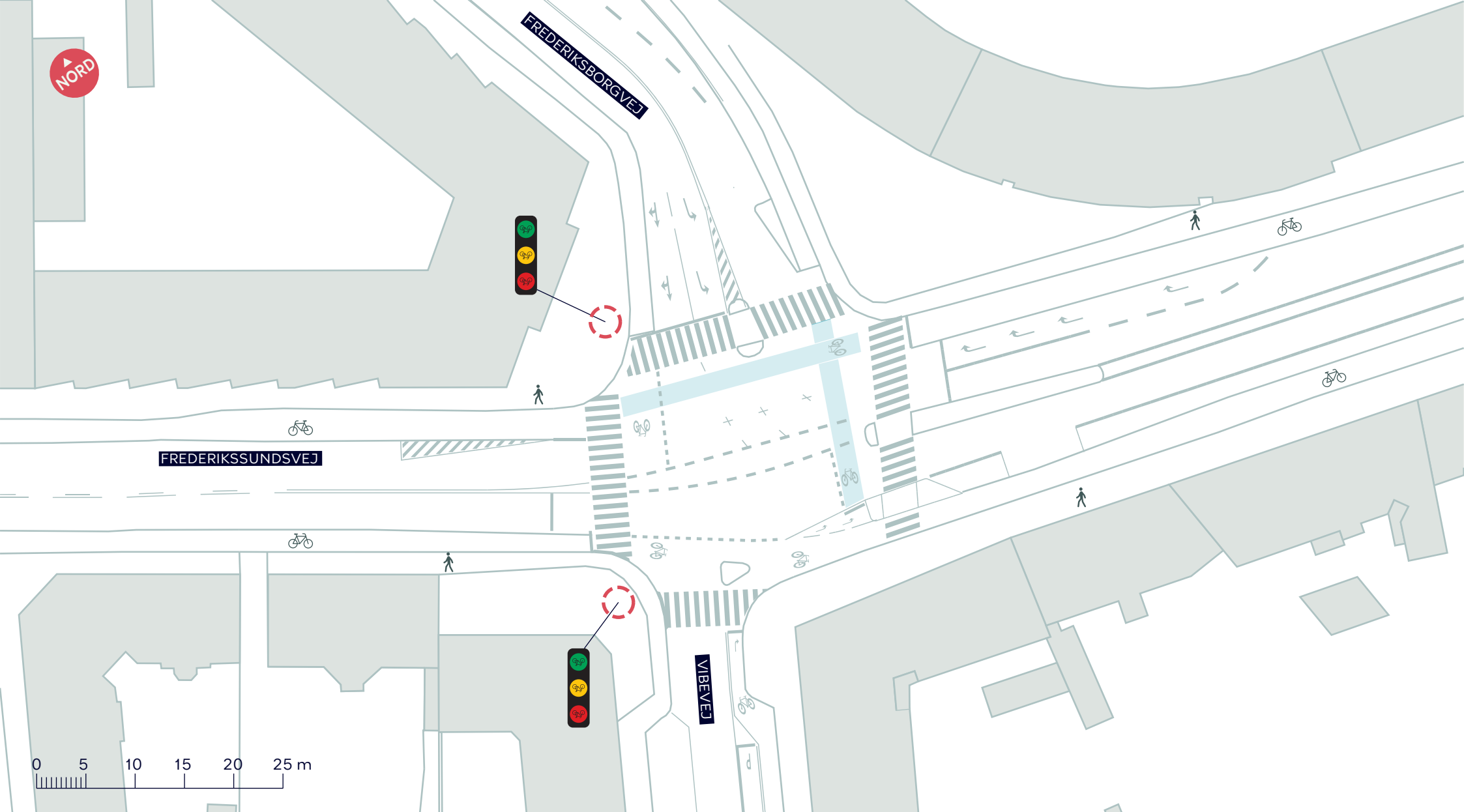
FREDERIKSSUNDSVEJ


Krydset ved Marbjergvej / Mørkhøjvej

Projektforslag

BILAG 5B



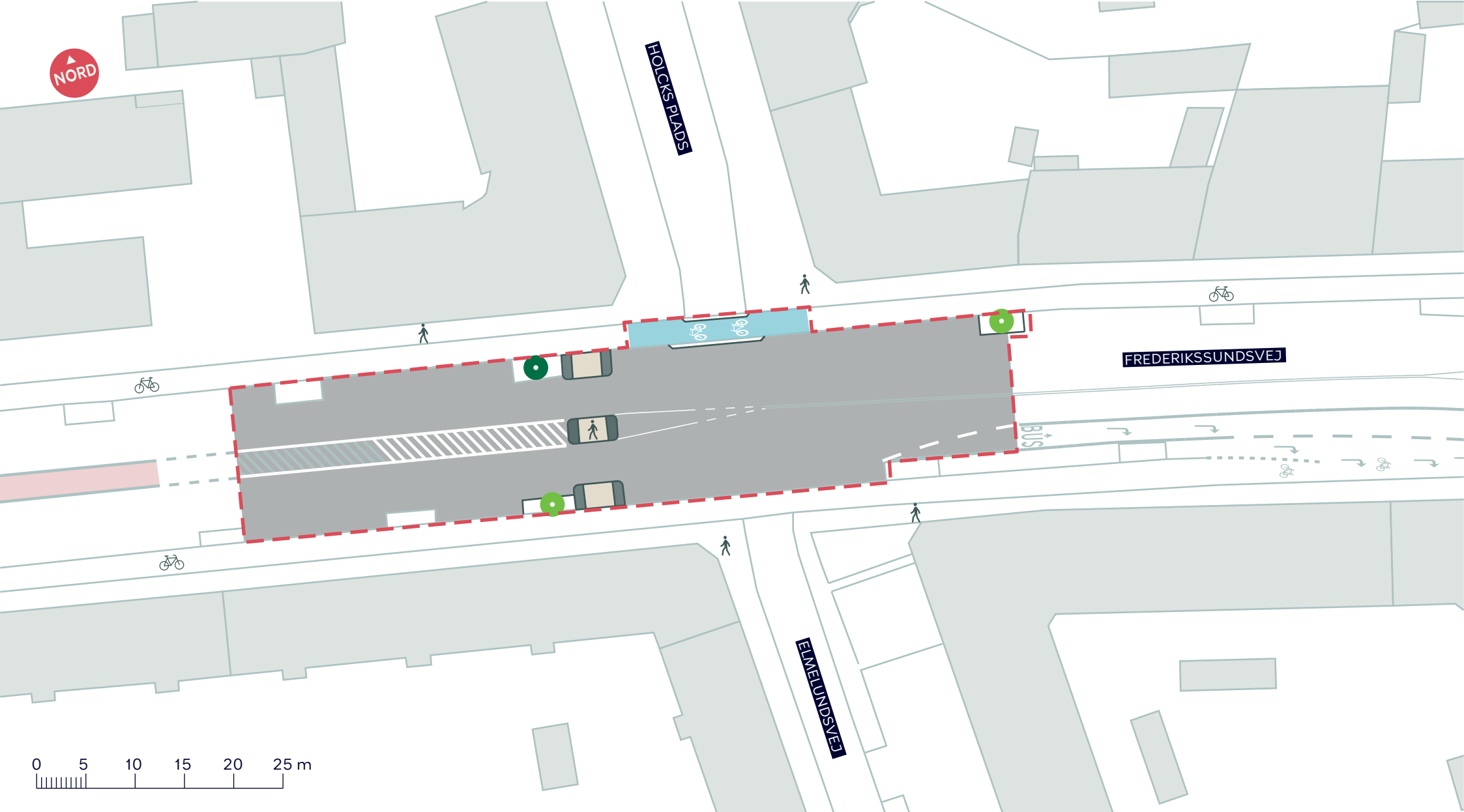


- - - Anlægsområde
-  Cyklistsignal for cyklister

FREDERIKSSUNDSVEJ
Krydset ved Frederiksborgvej / Vibevej
 Projektforslag

BILAG 6B





- Anlægsområde
- Blåt cykelfelt
- Fortov
- Træ
- Eksisterende træ der flyttes

FREDERIKSSUNDSVEJ
 Ved Holcks Plads og Elmelundsvej
 Projektforslag

BILAG 6C



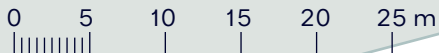





PETERIPSENSALLE

FREDERIKSSUNDSVEJ

Indkørsel

SKOLEN I CHARLOTTEGÅRDEN



-  Anlægsområde
-  Cykelsti
-  Fortov

FREDERIKSSUNDSVEJ
Ved Skolen i Charlottegården
Projektforslag

BILAG 7





KF16 8v8 kunstgræsbane i Mimersparken (anlægsbevilling)

Baggrund

Da det ikke var muligt at anlægge en kunstgræsbane i Nørrebroparken grundet manglende dispensation fra Miljø- og Fødevareklagenævnet, besluttede Borgerrepræsentationen den 3. november 2022, at undersøge hvorledes der kunne placeres en 8v8 kunstgræsbane i den nordlige ende af Mimersparken. Med udgangspunkt i disse undersøgelser henviste Kultur- og Fritidsudvalget den 24. februar 2023, et budgetnotat om en 8v8 kunstgræsbane i den sydlige ende af Mimersparken, til forhandlinger om Overførelssagen 2022-2023.

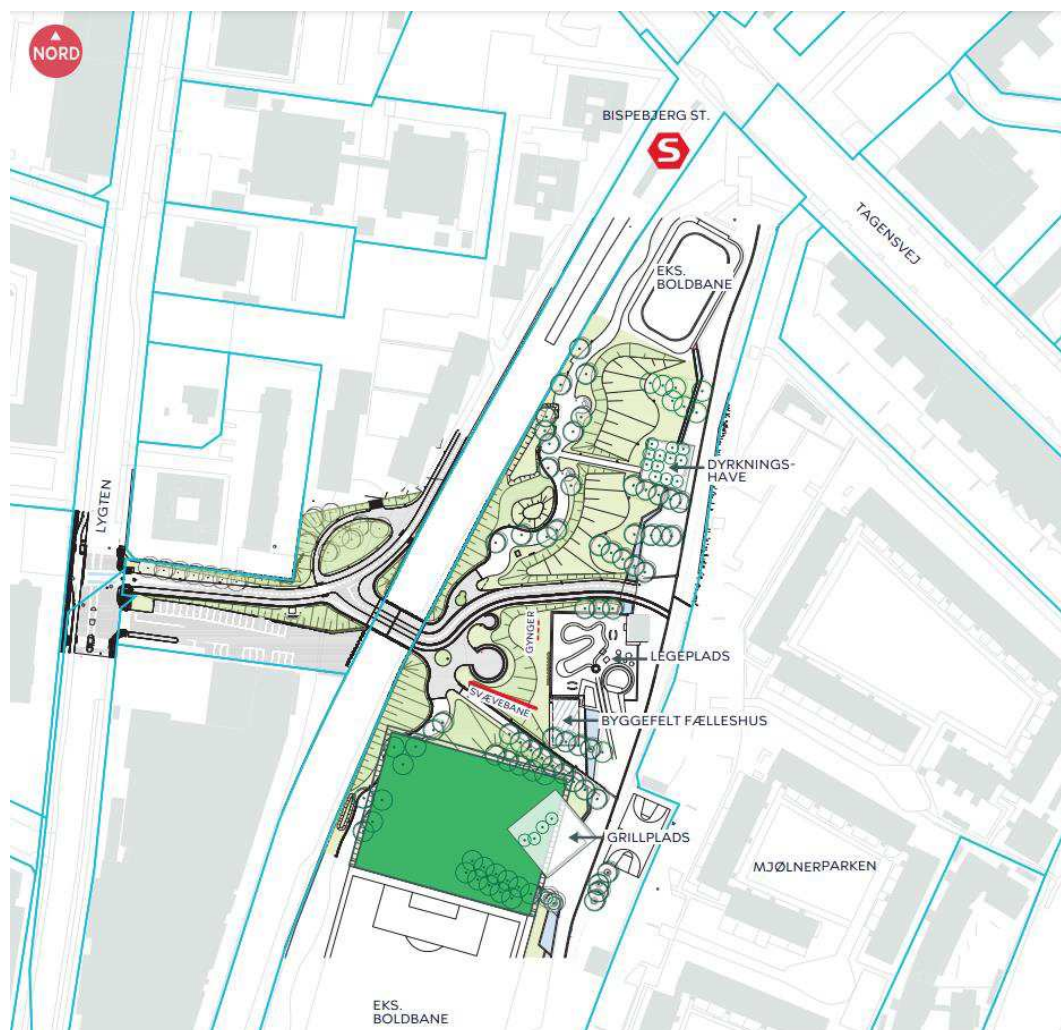
Indhold

Forslaget indeholder en samlet anlægsbevilling på 6,4 mio. kr. til projektering og anlæg af en 8v8 non-infill kunstgræsbane i Mimersparken. Den samlede anlægsudgift udgør 13,5 mio. kr., men på grund af en annullering af projektet med en kunstgræsbane i Nørrebroparken, hvor anlægsmidlerne på 7,1 mio. kr. omdisponeres til Mimersparken, er anlægsbevillingen tilsvarende mindre. Det bemærkes, at der ikke frigives anlægsmåltal i 2023 med annulleringen, da midlerne først var projekteret i 2025.

Dertil kommer, at der skal afsættes 1,1 mio. kr. på service i 2025 til indkøb af mål og driftsmateriel, da der er tale om en non-infill kunstgræsbane, der skal driftes anderledes end den eksisterende bane i Mimersparken, og 0,52 mio. kr. årligt på service til varig drift fra 2026 og frem. Da kunstgræsbanen i Mimersparken erstatter den ikke realiserbare kunstgræsbane i Nørrebroparken, resterer der 68 t. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. (P/L 2023) varigt på service fra 2024 og frem, som går til at (del)finansiere driften af banen i Mimersparken.

Kunstgræsbanen vil blive indarbejdet i Mimersparken på bedst mulig måde og anlægges med lys og hegn, hvor det er nødvendigt. Der er valgt en non-infill kunstgræsbane, dvs. en bane uden infill af eksempelvis gummigranulat eller kork. Årsagen hertil er, at det giver bedre mulighed for at integrere den i parken, og at denne type underlag bedre understøtter den varierede brug af en bane i en park. Desuden kommer banen til at ligge sammen med en eksisterende 11v11 kunstgræsbane med gummigranulat, som dermed kan dække et eventuelt behov for en bane, hvor de spillemæssige egenskaber er i fokus.

Kultur- og Fritidsforvaltningen har sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen undersøgt placeringsmulighederne i Mimersparken, og anbefaler i den forbindelse en placering i den sydlige ende ved den eksisterende 11v11 kunstgræsbane. Placeringen ville kunne skabe god synergi mellem de to kunstgræsbaner både for brugerne og driften, men også ift. den generelle brug af parken. Placeringen af banen betyder ændringer i parkens indretning, bl.a. at stien i den vestlige side sløjfes, og at der skal findes et nyt sted til grillpladsen samt placeringen af en række træer.



Den sydlige placering af en 8v8 kunstgræsbane i Mimersparken

Opsamling på høring

Ensydende i hørings svarene er, at alle parter vil foretrække en placering i den sydlige del af Mimersparken i forlængelse af den eksisterende kunstgræsbane, hvis der skal anlægges en bane i parken.

Nørrebro og Bispebjerg Lokaludvalg

Lokaludvalgene kan ikke bakke op om en placering i Mimersparken og har foreslået en alternativ placering i Hans Tavsens Park samt fremtidige principper for placering af kunstgræsbaner. Nørrebro Lokaludvalg har ligeledes angivet steder i parken, hvor der kan anlægges erstatningsgrønt.

Nørrebro United

Nørrebro United har som svar på høringen fremsendt deres eget forslag til en konkret placering af banen i den sydlige del, samt hvorledes en bane kan indgå i samspil med en rekreativ park med erstatningsgrønt.

Annullering af projekt med kunstgræsbaner i Nørrebroparken

Undersøgelsen af en mulig placering i Mimersparken, blev sat i værk med udgangspunkt i, at en kunstgræsbane i Nørrebroparken ikke opnåede dispensation fra fredningen. Med

Budget 2019 blev der afsat 7,0 mio. kr. (P/L 2018) til kunstgræsbanen i Nørrebroparken. Udgifterne til projektet har hidtil været 0,7 mio. kr. til interne udgifter og projektering frem til afvisning af dispensation i Miljø- og Fødevareklagenævnet. På grund af P/L fremskrivning resterer der 7,1 mio. kr. (P/L 2023) af bevillingen på anlæg. Med Budget 2019 blev der også afsat varig drift på 0,3 mio. kr. årligt. Denne servicebevilling annulleres ligeledes.

Med dette forslag annulleres projektet med en kunstgræsbane i Nørrebroparken, og midlerne herfra på både service og anlæg går til at (del)finansiere banen i Mimersparken.

Økonomi

Forslaget indeholder en samlet anlægsbevilling på 6,4 mio. kr. til projektering og anlæg af en 8v8 non-infill kunstgræsbane i Mimersparken. Den samlede anlægsudgift udgør 13,5 mio. kr., men på grund af en annullering af projektet med en kunstgræsbane i Nørrebroparken, hvor anlægsmidlerne på 7,1 mio. kr. omdisponeres til Mimersparken, er anlægsbevillingen tilsvarende mindre. Det bemærkes, at der ikke frigives anlægsmåltal i 2023 med annulleringen, da midlerne først var projekteret i 2025.

Dertil kommer, at der skal afsættes 1,1 mio. kr. på service i 2025 til indkøb af mål og driftsmateriel, da der er tale om en non-infill kunstgræsbane, der skal driftes anderledes end den eksisterende bane i Mimersparken, og 0,52 mio. kr. årligt på service til varig drift fra 2026 og frem. Da kunstgræsbanen i Mimersparken erstatter den ikke realiserbare kunstgræsbane i Nørrebroparken, resterer der 68 t. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. (P/L 2023) varigt på service fra 2024 og frem, som går til at (del)finansiere driften af banen i Mimersparken.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget 1.000 kr., 2023 p/l	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Projektering og anlæg af 8v8 kunstgræsbane i Mimersparken	Anlæg	600	1.600	11.300			13.500
Indkøb af driftsmateriale	Service			900			900
Indkøb af mål	Service			200			200
Drift af 8v8 bane i Mimersparken*	Service				520	520	1.040
Annullering af kunstgræsbane i Nørrebroparken (anlæg)	Anlæg			-7.100			-7.100
Annullering af kunstgræsbane i Nørrebroparken (drift)**	Service	-68	-273	-273	-273	-273	-1.160
Udgifter i alt (netto)		532	1.327	5.027	247	247	7.380

*Drifts- og vedligeholdelsesmidlerne afsættes varigt fra 2026 og frem

** Driftsmidlerne er afsat varigt fra 2021 og frem og annulleres varigt.

Risikovurdering og proces

Projektering og anlæg af kunstgræsbanen starter umiddelbart efter vedtagelsen af Overførelsessagen 2022-2023 og forventes afsluttet ultimo 2025 og kræver ikke yderligere udvalgsbehandling.

Tekniske oplysninger

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Udgifter til service

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevil- ling	Ind- tægt/ udgift (I/U)	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Indkøb af driftsmateriel	KFU	1060	U			900			900
Indkøb af mål	KFU	1060	U			200			200
Udgifter i alt				0	0	1.100	0	0	1.100

Tabel 3 - Øvrige anlægsprojekter

1.000 kr., 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
Anlægsudgifter									
Anlæg af 8v8 kunstgræsbane i Mimersparken - projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	300	1.000	400			1.700	*
Anlæg af 8v8 kunstgræsbane i Mimersparken - udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg			10.300			10.300	*
Anlæg af 8v8 kunstgræsbane i Mimersparken - udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	300	600	600			1.500	*
Annullering af kunstgræsbane i Nørrebro-parken	TMU	2000 Ordinær anlæg			-7.100			-7.100	*
Anlægsudgifter i alt			600	1.600	4.200	0	0	6.400	
Afledt drift og vedligehold									
Vedligehold (KEID)*	ØU	1171				100	100	200	
Afledt drift*	KFU	1060				420	420	840	
Annullering af kunstgræsbane i Nørrebro-parken (drift)**	ØU	1112 Fælles rampepuljer	-68	-273	-273	-273	-273	-1.160	
Afledte serviceudgifter i alt			-68	-273	-273	247	247	-120	

*Drifts- og vedligeholdelsesmidlerne afsættes varigt fra 2026 og frem

** Driftsmidlerne er afsat varigt fra 2021 og frem og annulleres varigt.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende:										
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/ Kgs. Eng- have		Valby		Amager Øst		Udenbys
Nørrebro	x	Østerbro		Brønshøj/ Husum		Vanløse		Amager Vest		
Adresse	Mimersparken, Nørrebro, 2400 København									

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til aktiviteten.

TM3 Renere søer i Indre By



Affald og kastanjer



Grøde/alger

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Overførselssagen 2022-2023 om renere søer i Indre By.

Der renholdes dagligt ved Søerne. Renholdelsen består af kurvetømning og snapning af løst affald langs kanterne og i vandet, så langt det er muligt at nå ud med redskaber fra bredderne. Der indsamles affald fra vandfladen fra båd, waders, med greb eller med grab på lastbil 1-2 gange om året. Affald, der ligger længere ude, indsamles sjældnere og kan derfor flyde ind til bredderne, ligesom der er en konstant tilførsel af nyt affald, der tabes, blæser eller smides i vandet. Manuelt renhold i søerne er arbejdsmiljømæssigt udfordrende, hvorfor der i budgetnotatet indgår et initiativ vedr. midler til at undersøge en fremtidig maskinel løsning

Der høstes også grøde maskinelt, og ved denne lejlighed opsamles også affald. I dag skæres grøden i De Indre Søer med en særlig båd, som kræver ca. 1 meters vanddybde. Derfor skæres der ikke grøde/samles maskinelt affald tæt ved land. Grødeskæringen er en del af sø- og vandløbsvedligeholdelsen efter vandløbsloven og er derfor adskilt fra andre aktiviteter (som fx affaldsfjernelse).

Serviceniveauerne 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, at der opnås niveau 4 ved tre målepunkter ved søerne. Der måles tre meter rundt om de målepunkter, der har flader, også ved søerne. Forvaltningen kan ikke afvise, at niveauet et andet sted end ved de tre målepunkter på Søerne er lavere, da vind på kort tid kan blæse affald fra vandfladen sammen i hjørner af Søerne.

Indhold

Med dette budgetnotat fremlægges tre mulige initiativer til øget renhold i søerne i Indre By, som kan finansieres uafhængigt af hinanden. Indsatsen i de tre initiativer kan lokalt øge serviceniveauet ved søerne 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. Det forventes, at københavnere lokalt vil opleve indsatsen som en øget service. I forhold til den eksisterende service på renhold i hele byen, er der samlet tale om mindre ændringer, som forvaltningen ikke forventer at kunne aflæse af de årlige bydækkende faglige målinger af serviceniveauer. En øget renholdelsesindsats i og



omkring søerne kan medføre en positiv tendens, hvor der i mindre grad vil blive smidt affald i søerne, når de fremstår renere.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil evaluere renholdelsesniveauet efter sommersæsonen 2024. Forvaltningen vil afdække, hvilke udfordringer og muligheder der er for en opgradering af de eksisterende tiltag med fokus på mulighederne for at sikre, at søerne opleves renere. Resultaterne vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget med henblik på, at forslag til tiltag kan indgå i forhandlingerne om Overførelsessag 2024-2025. Evalueringen vil omfatte kvalitetsmålinger omkring og i søerne hver 14. dag i perioden.

Initiativ 1. Øget renholdelsesindsats fra land i højsæsonen 2023-2024 (0,6 mio. kr. i service)

Den eksisterende daglige renhold øges fra én daglig til to daglige indsats. Indsatsen består af snapning af løst affald fra land af hjørnerne og langs bredderne af De Indre Søer, så langt det er muligt at nå ud med redskaber fra bredderne. Indsatsen løber fra maj og frem til slutning af september i årene 2023 og 2024, hvor udelivet erfaringsmæssigt har et stort omfang. Renholdet sker alle ugens dage og vil i udgangspunktet finde sted om morgenen og om eftermiddagen. Med opjustering af affaldsopsamling fra bredden kan der leveres et højere renholdelsesniveau samlet set på Søerne, men søerne vil forventeligt aldrig kunne opleves fuldstændig frie for affald, idet vind imellem opsamlinger fortsat vil blæse affald sammen i hjørner. Indsatsen vil have en effekt ift. det henkastede affald, der kan nås fra land, men det vil ikke ændre på mængden af grøde, fordi det skal håndteres med en grødehøster.

Initiativet kan skaleres og har ikke konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkering.

Initiativ 2. Øget renholdelsesindsats i vandet i højsæsonen 2023-2024 (0,5 mio. kr. i service)

Den manuelle indsamling af affald i vandet kan øges i frekvens. Med initiativet kan problemet med affald, der flyder i søkanterne mellem de manuelle renholdelsesindsatser, og som ikke kan fjernes fra land, reduceres. Indsatsen indbefatter et hold på to medarbejdere, der med net opsamler affald i vandet i op til fem meters afstand fra kanterne. Affaldet lægges på en lille pram, der skubbes ind til land, hvorfra affaldet læses over på et køretøj. Der afsættes midler til opgaven, så holdet kan nå rundt om søerne og indsamle der, hvor affaldet samler sig. Hvis der er meget affald, prioriteres områder med størst ophobning af affald. Arbejdet i vandet udføres under Kloakbekendtgørelsen. Det betyder, at medarbejderne skal vaccineres mod leverbetændelse, stivkrampe og polio, inden arbejdet påbegyndes. Ingen af forvaltningens medarbejdere har de nødvendige vacciner i dag. Det betyder samtidig, at der skal oprettes separate omklædningsfaciliteter til de udførende medarbejdere.

Forvaltningen øger den eksisterende indsats i waders fra 1-2 gange om året til en gang om ugen fra maj og frem til slutning af september i årene 2023 og 2024.

Alternativt hertil kan indsatsen øges til to gange om ugen i højsæsonen. I såfald skal der afsættes 0,7 mio. kr. i service i 2023-2024. I økonomitabellen nedenfor er indarbejdet forudsætning om en gang om ugen.

Initiativ 3. Analyse af muligheder for en maskinel løsning (0,3 mio. kr. i service)

For at nå det optimale renholdelsesniveau i søerne, skal der findes en maskinel løsning, der kan reducere problemet med affald, der flyder til søkanterne mellem manuelle renholdelsesindsatser, og som ikke kan fjernes fra land. Manuel indsamling af affald i vandet er ikke hensigtsmæssig ift. arbejdsmiljø og effektivitet.



Med dette initiativ vil der blive foretaget en analyse af muligheder for en maskinel løsning, der både kan håndtere mere affald og mere grønt materiale i vandet. Eksisterende marked til maskiner udviklet til små lavvandede søer er meget lille, og en sådan maskinel løsning kræver en grundig undersøgelse. Initiativet kan ikke skaleres.

Økonomi

Initiativ 1 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. årligt i 2023-2024 til en ekstra manuel renholdelsesindsats fra land.

Initiativ 2 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,5 mio. kr. årligt i 2023-2024 til en ekstra manuel renholdelsesindsats en gang om ugen i vandet.

Initiativ 3 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,3 mio. kr. i 2023. Analysen forventes afsluttet i efteråret 2023 og forelægges Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2023 sammen med evaluering om de ekstra indsatser.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Øget renholdelsesindsats i land i højsæsonen 2023</i>						
- Øget renholdelsesindsats ved vandet og i kanterne (en medarbejder fra maj til og med september til manuelt renhold i området, inkl. evaluering)	Service	304	304			608
Initiativ 1 i alt		304	304	0	0	608
<i>Initiativ 2. Øget renholdelsesindsats i vandet i højsæsonen 2023</i>						
- To medarbejdere en gang om ugen fra maj til og med september til manuelt renhold, inkl. grej og evaluering	Service	257	221			478
Initiativ 2 i alt		257	221	0	0	478
<i>Initiativ 3. Analyse af muligheder for en maskinel løsning</i>						
- Analyse	Service	300				300
Initiativ 3 i alt		300	0	0	0	300
Udgifter i alt		861	525	0	0	1.386

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er relativt ukomplicerede.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Initiativ 1	TMU	1000	304	304			608
- Initiativ 2	TMU	1000	257	221			478
- Initiativ 3	TMU	1000	300				300
Serviceudgifter i alt			861	525	0	0	1.386

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	x	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		
Adresse/lokalitet: Sortedams Sø, Peblinge Sø og Sankt Jørgens Sø							

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der ikke tidligere givet midler til formålet.

TM4 Øget kontrol ved ulovlig parkering på handicapparkeringspladser



Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om øget kontrol ved ulovlig parkering på handicapparkeringspladser til Overførselssagen 2022-2023.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har senest analyseret antallet af udstedte parkeringsafgifter for ulovlig standsning og parkering på handicappladser i perioden november 2018 til november 2019 for at udlede eventuelle geografiske sammenhænge. Analysen blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 28. oktober 2019. Analysen viste, at der kun i begrænset omfang er særskilte geografiske udfordringer med ulovlig parkering på handicappladser. Analysen viste til gengæld, at der udstedes forholdsvis flere afgifter for ulovlig parkering på handicappladser i de områder, hvor der generelt udstedes mange parkeringsafgifter, og hvor parkeringskontrollen i øvrigt foregår oftest, fordi trængslen er stor, og parkeringsbelægningen dermed er høj. Det vurderes derfor, at det vil have størst effekt overfor ulovlig parkering på handicappladser at supplere den eksisterende parkeringskontrol med flere parkeringsvagter.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ligeledes analyseret data for brug af ugyldige handicapkort, og her viser analysen i højere grad geografiske sammenfald, som er uafhængige af det generelle afgiftsniveau og parkeringsbelægning. De yderligere vagtressourcer anvendes derfor også til at supplere den almindelige parkeringskontrol med kortvarige, skærpede kontroller i de områder, hvor der indmeldes en høj grad af brug af ugyldige handicapkort.

Der vil ligeledes hurtigere kunne blive reageret på henvendelser fra borgere, som indmelder ulovlig brug af reserverede handicappladser eller besøgshandicappladser, eksempelvis via *Giv et Prøjt*.

Forvaltningen har kontaktet Danske Handicaporganisationer for at få suppleret eksisterende data, men de har ikke tilsvarende opgørelser over, hvor de oplever misbrug med handicapkort.

Budgetnotatet indeholder to gensidigt udelukkede scenarier. Ekstra parkeringsvagter samt evt. sagsbehandlere kan tidligst forventes ansat fra september 2023. Forvaltningen forventer mindreforbrug på bevillingen til løn til parkeringsvagter i 2023. Mindreforbruget skyldes, at projektet omkring etablering af tidsbegrænsede parkeringszoner er forsinket, og deraf forventer forvaltningen ikke at etablere den forudsatte parkeringskontrol i de nye zoner i 2023 som forudsat. Forvaltningen vurderer derfor, at en øget parkeringskontrol af handicappladser i 2023 kan gennemføres indenfor den eksisterende bevilling i 2023, således at der kun er behov for midler til en øget kontrol af handicappladser i 2024 og frem.



Det skønnes at der er indtægter forbundet med initiativet gennem flere parkeringsafgifter, men at grundlaget for dette skøn er belagt med stor usikkerhed. Teknik- og Miljøforvaltningen skønner indtægter på hhv. 1,2 mio. kr. og 1,9 mio. kr. årligt. Denne indtægt er belagt med stor usikkerhed pga. kompleksitet.

Scenarie 1: Øget parkeringskontrol med fire parkeringsvagter (2,0 mio. kr. årligt)

Den eksisterende parkeringskontrol suppleres med fire parkeringsvagter. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at dette vil sikre en øget kontrol mod ulovlig parkering på handicappladser. Det bliver samtidig muligt at gennemføre skærpede kontroller i områder, hvor der er høj grad af brug af ugyldige handicapkort.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at færre end fire ekstra vagter ikke vil have en reel effekt på området. En større supplerings af vagtressourcer end fire kan yderligere skærpe kontrollen med ulovlig parkering på handicappladser og derved have en større effekt., hvorfor der i det næste scenarie suppleres med flere end fire ekstra vagter.

Scenarie 2: Øget parkeringskontrol med syv parkeringsvagter (4,1 mio. kr. årligt)

Den eksisterende parkeringskontrol suppleres med syv parkeringsvagter og én sagsbehandler. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at dette vil sikre yderligere øget kontrol med ulovlig parkering på handicappladser ift. scenarie 1. Den yderligere tilførsel af vagtressourcer vil have en større effekt og sikrer, at parkeringskontrollen kan ske mere fintmasket. Dermed vil man kunne føre endnu flere skærpede kontroller i de områder, hvor der indmeldes en høj grad af brug af ugyldige handicapkort.

Ved dette scenarie skal der tilføres en sagsbehandler, da en skærpet kontrol i denne størrelsesorden vil medføre flere p-klager, som skal håndteres.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede driftsudgifter på netto 0,8 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Scenarie 1: Øget parkeringskontrol, fire p-vagter</i>						
- 4 ekstra p-vagter	Service		2.000	2.000	2.000	6.000
- Øget nettoindtægter fra P-afgifter	Service		- 1.200	- 1.200	- 1.200	- 3.600
Scenarie 1 i alt		0	800	800	800	2.400

Scenarie 2 har estimerede driftsudgifter på netto 2,2 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Scenarie 2: Øget parkeringskontrol, 7 p-vagter og én klagesagsbehandler</i>						
- 7 ekstra p-vagter og 1 ekstra klagesagsbehandler	Service		4.050	4.050	4.050	13.050
- Øget nettoindtægter fra P-afgifter	Service		- 1.900	- 1.900	- 1.900	- 5.700
Scenarie 2 i alt		0	2.150	2.150	2.150	6.450



Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret. Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker dog, at der pga. lav arbejdsløshed i samfundet kan opstå udfordringer med at rekruttere ekstra parkeringsvagter fra 2024 og frem.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- 4 ekstra p-vagter	TMU	1000 - ordinær drift		2.000	2.000	2.000	6.000
- Øget netto indtægter fra P-afgifter	TMU	1000 - ordinær drift		- 1.200	- 1.200	- 1.200	- 3.600
Serviceudgifter i alt, scenarie 1			0	800	800	800	2.400

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

1.000 kr. - 2023 p/l	Udvalg	Bevilling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- 7 ekstra p-vagter og 1 ekstra klagesagsbehandler	TMU	1000 - ordinær drift		4.050	4.050	4.050	13.050
- Øget netto indtægter fra P-afgifter	TMU	1000 - ordinær drift		- 1.900	- 1.900	- 1.900	- 5.700
Serviceudgifter i alt			0	2.150	2.150	2.150	6.450

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM12 Hensigtserklæring vedr. initiativer til at fremme en grøn by

Baggrund

Der er bestilt en hensigtserklæring til Overførelssagen 2022-2023 vedr. initiativer til at fremme en grøn by til Budget 2024.

Indhold

Forslag til hensigtserklæring:

“Vi står midt i en biodiversitetskrise. Vi arbejder på en ambitiøs handleplan for at fremme, at København skal være en grøn og levende by med et højt niveau af biodiversitet. Parterne er derfor enige om, at der til Budget 2024 skal finansieres tiltag, der gør København til en grønnere by og sikrer implementering af biodiversitetsstrategien. Teknik- og Miljøforvaltningen skal frem mod Budget 2024 udarbejde forslag til initiativer i en Grøn by pakke.”



TM13 Hensigtserklæring vedr. forbedring af toiletkapaciteten i København

Baggrund

Der er bestilt en hensigtserklæring vedr. forbedring af toiletkapaciteten i København til Budget 2024.

Indhold

Forslag til hensigtserklæring:

"Parterne er enige om at fremme og forbedre toiletkapaciteten i det offentlige rum i København. Parterne henviser derfor finansiering vedr. implementering af "toiletprioriteringsliste 2022 - indsatser til øget toiletkapacitet og serviceniveau" til forhandlingerne om Budget 2024."



TM11 Hensigtserklæring om ambitiøs klimapakke

Baggrund

Der er bestilt en hensigtserklæring vedr. ambitiøs klimapakke til Budget 2024.

Indhold

Forslag til hensigtserklæring:

"Københavns Kommune har været blandt de første kommuner til at sætte ambitiøse mål, herunder mål om klimaneutralitet, og en ny ambitiøs klimahandlingsplan er under udarbejdelse. Parterne er enige om at forsætte og fastholde den ambitiøse klimaindsats.

Derfor er parterne enige om, at der til Budget 2024 udarbejdes en budgetpakke, der fortsætter det høje ambitionsniveau på klimaområdet fra aftalen om Budget 2023."



TM14 Hensigtserklæring vedr. grundkapitalmidler

Baggrund

Der er til Overførelssagen 2022-2023 bestilt en hensigtserklæring på grundkapitalmidler til forhandlingerne om Budget 2024.

Indhold

Forslag til hensigtserklæring:

“Parterne er enige om, at det er afgørende at sikre løbende tilstrækkelig grundkapital til at understøtte opførelse af almene boliger, herunder bl.a. grundkapitalmidler til skæve boliger samt øvrige almene boligformer. Parterne er enige i, at finansiering hertil skal indgå i forhandlingerne om Budget 2024.”