



Notat

Bilag 12 Udmøntningsnotat og budgetnotat

Nedenfor fremgår tekst fra udmøntningsnotat for Overførselssagen 2022-2023 og budgetnotat TM1.

TM1 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).

30-09-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 14734

Dokumentnummer i F2
150106

Sagsnummer i eDoc
2023-0211737

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 hverdagsdøgntrafikken 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 højresvingbane 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	
Anlægsmåltal				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	
Anlægs måltal				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)