



Notat

Bilag 8 Udmøntningsnotat og budgetnotat

17. Cykelpakke (s. 15)

Aftaletekst: Med budget 2018 ønsker parterne at fortsætte det høje ambitionsniveau når det kommer til investeringer i cykelinfrastrukturen. Parterne er enige om at afsætte midler til en række initiativer.

...

17b. Etablering af første etape af Nordre Frihavsgade som cykelgade

- Anlæg: 0,1 mio. kr. [0,100] i 2017, 0,9 mio. kr. [0,858] i 2018, 1,7 mio. kr. i 2019 [1,669], 12,5 mio. kr. [12,408] i 2020 og 10,1 mio. kr. [10,138] i 2021 til etablering af første etape af Nordre Frihavsgade.
- Drift: 0,08 mio. kr. [0,075] i 2021 og 0,2 mio. kr. [0,150] i 2022 og frem til afledt drift af cykelgaden.

Proces: Teknik- og Miljøudvalget vil i oktober 2019 blive forelagt en indstilling med henblik på frigivelse af resterende anlægsmidler til første etape af projektet Nordre Frihavsgade som cykelgade... ”

Budgetnotat: TM74 Nordre Frihavsgade som cykelgade

06-02-2025

Sagsnummer I F2
2023 - 5137

Dokumentnummer i F2
162353

Sagsnummer eDoc
2023-0149844

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452



TM74 Nordre Frihavsgade som cykelgade



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om muligheden for at etablere en cykelgadeløsning på Nordre Frihavsgade.

Indhold

I Budget 2015 blev der afsat 1,5 mio. kr. til et idéoplæg for sanering af gaderummet på Nordre Frihavsgade herunder etablering af en cykelgadeløsning. Dette budgetnotat tager udgangspunkt i idéoplægget, som blev præsenteret for Teknik- og Miljøudvalget i august 2015. Den overordnede målsætning med en ændring af Nordre Frihavsgade til en cykelgade er, at trafikken i forslaget kommer til at foregå på cyklisternes præmisser, og ikke på bilernes. I idéoplæggets forslag indsnævres kørebanen fra 7,4 meter til 6,5 meter, ligesom bilernes hastighed nedsættes. Endvidere vil der ske en udvidelse af bredden på parkeringsbåndet fra nuværende 2,0 meter til ca. 2,5 meter. Dette giver mulighed for en mere fleksibel anvendelse af arealet, eksempelvis til mere velfungerende vareleveringer.

Ved at sammenlægge to busstoppesteder frigives der plads langs kantstenen, hvilket muliggør etablering af ca. 200 nye cykelparkeringspladser.

Antallet af bilparkeringspladser fastholdes, men 15 parkeringspladser omdannes til flexparkering, som benyttes til cykelparkering i dagtimerne og bilparkering i aften- og nattetimerne. Ændringen vil sikre yderligere ca. 150 cykelparkeringspladser, hvorved det samlede antal cykelparkeringspladser svarer til det reelle behov for cykelparkering.

Forslaget rummer mulighed for, at der etableres udvidelser af fortove ved krydsningspunkter og foran særligt travle steder som ved SuperBrugsen, Netto og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. På fortovsudvidelserne placeres bænke og træer.

Forslaget kan etableres gennem fire etaper med første etape, der omfatter delstrækningen fra Triangeln til Strandboulevarden, og anden etape, som omfatter delstrækningen fra Strandboulevarden til Østbanegade. Herudover kan der for Melchior Plads og Victors Borges Plads foretages tilkøb (tilkøb A og B).

Forslaget har været forelagt Københavns Politi, Økonomiforvaltningen, MOVIA og projektets følgegruppe, som består af Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Handelsforening, Ældrerådet, Dansk Cyklist Forbund, Fodgængerforbundet og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Der har været bred enighed om at pege på dette forslag som grundlag for en videre projektudvikling.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at Nordre Frihavsgade bør helhedsgenoprettes og at dette vil beløbe sig til 15,0 mio. kr. Hvis der gives midler til at gennemføre projektet om Nordre Frihavsgade som cykelgade bortfalder behovet for helhedsgenopretning.

Overordnede målsætninger og effekter

Etablering af en cykelgadeløsning på Nordre Frihavsgade vil øge trafiksikkerheden og fremkommeligheden for cyklister. Nedsættelse af hastigheden vil generere mindre støj samt forringe fremkommeligheden for bilister. Etablering af flere cykelparkeringspladser vil modsvare gadens aktuelle behov og øge fremkommeligheden for gående på fortove og pladser.

Det forventes, at konsekvensen af anlæggelsen af en cykelgade vil blive, at op til ca. 30 % af gennemkørende biler vil flytte til andre gader som f.eks. Classensgade, Århusgade og Strandboulevarden.

Den foreslåede løsning understøtter en række af Københavns Kommunes politikker, strategier og retningslinjer som f.eks. Cykelstrategi 2011-2025, Fællesskab København (Verdens bedste cykelby) og Bynatur i København. I Cykelstiprioriteringsplanen er Nordre Frihavsgade udpeget som højt prioriteret under kategorien Nye cykelstier.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 49,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 44,2 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. i 2021 og frem. Cykelgaden har en estimeret anlægsøkonomi på 29,2 mio. kr. Hvert af de to pladstilkøb har en anlægsøkonomi på 7,6 mio. kr. Projektet forventes ibrugtaget i august 2021.

Table 1 – Overview of desired activities in all management areas

Activities in the proposal (1.000 kr. – 2018p/l)	Management area	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Etape 1: Trianglen - Strandboulevarden	Anlæg	100	858	1.669	12.408	10.138		25.173
Etape 2: Strandboulevarden - Østbanegade	Anlæg		157	222	1.916	1.582		3.877
Tilkøb A: Melchiors Plads	Anlæg		277	479	4.588	2.217		7.561
Tilkøb B: Victor Borges Plads	Anlæg		277	479	4.588	2.217		7.561
Afledt drift, Etape 1	Service					75	150	225
Afledt drift, Etape 2	Service					50	50	100
Afledt drift, tilkøb A	Service					25	50	75
Afledt drift, tilkøb B	Service					25	50	75
Udgifter i alt		100	1.569	2.849	23.500	16.329	300	44.647

It is expected that when carrying out the relevant task, requirements will be made for private suppliers to employ practitioners.

In connection with the handling of the 2016 Analysis of Infrastructure Decisions, the Technical and Environmental Committee on May 30, 2016, decided that the Technical and Environmental Management should continue to work on seven concrete measures to reduce costs in the infrastructure area. This infrastructure project is expected to achieve efficiency savings through the measures 'Project optimization' (1%), 'Building' (1.7%) and 'Scaling of infrastructure requirements' (0.1%). This will result in a total efficiency of 2.8% of the total infrastructure sum. This efficiency is included in the economic tables on the total budget request.

Risikovurdering

The overall risk assessment is that the infrastructure project is relatively uncomplicated, and therefore 8% of the infrastructure costs are allocated to unforeseen expenses.

There have been earlier tram tracks in Nordre Frihavnsgade, and possible tracks from this period should be removed, and this may affect both the schedule and the infrastructure costs.

Nordre Frihavnsgade is identified as a potential skybrudssikring. Due to the narrow profile and intensive use, the optimal solution for skybrudssikringen is to be a pipe under the surface. This work should be coordinated with a possible renovation of Nordre Frihavnsgade. HOFOR has been heard in the case. Experience shows that coordination between infrastructure projects and skybrudssikring can affect the schedule.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 44,2 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. i 2021 og frem. Cykelgaden har en estimeret anlægsøkonomi på 29,2 mio. kr. Hvert af de to pladstilkøb har en anlægsøkonomi på 7,6 mio. kr. Projektet forventes ibrugtaget i august 2021.

Table 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Etape 1							
- projektering	100	858	1.669	1.464	964	5.055	5.055*
- Udførsel				11.044	9.174	20.218	
Anlægsudgifter i alt	100	858	1.669	12.508	10.138	25.273	5.055*
Etape 2							
- projektering		157	222	194	194	777	777*
- Udførsel				622	2.488	3.110	
Anlægsudgifter i alt		117	272	816	2.682	3.887	777*
Tilkøb A							
- projektering		277	479	378	378	1.512	1.512*
- Udførsel				4.210	1.839	6.049	
Anlægsudgifter i alt		277	479	4.588	2.217	7.561	
Tilkøb B							
- projektering		277	479	378	378	1.512	1.512*
- Udførsel				4.210	1.839	6.049	
Anlægsudgifter i alt		277	479	4.588	2.217	7.561	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Etape 1					75	150	225
Etape 2					50	50	100
Tilkøb A					25	50	75
Tilkøb B					25	50	75
Afledte serviceudgifter i alt					175	300	475

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget august 2021. Etape 1 forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget august 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Etape 1: <i>Trianglen - Strandboulevarden</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021
Etape 2: <i>Strandboulevarden-Østbanegade</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021
Tilkøb A: <i>Melchiors Plads</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021
Tilkøb A: <i>Victor Borges Plads</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021

Bydel og adresse

Nordre Frihavnsgade, 2100 København Ø

Tidligere afsatte midler

I budget 2015 blev der afsat 1,5, mio.kr. til et idéoplæg om Fremtidens Nordre Frihavnsgade.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015			1.500				
Afsatte midler i alt			1.500				