BU10 Anlægsbevilling til genhusning af Guldberg Skole i forbindelse med renovering og ombygning (need to)

Baggrund

I Budget 2017 blev der afsat midler til helhedsrenovering af en række skoler, herunder Guldberg Skole. Helhedsrenoveringen er ikke blevet gennemført primært grundet anlægsloft og afklaring af den fremtidige skolestruktur.

I Budget 2021 blev det besluttet, at Guldberg Skole skal udvides med den nye skolebygning, der skal bygges i De Gamles By. Der blev samtidig afsat anlægsmidler dertil. Den nye bygning skal huse 5.-9. klasse. Guldberg Skoles nuværende bygninger i Sjællandsgade og i Stevnsgade skal danne rammen om 0.-4. klasse i den nye struktur. Tilpasningen af de eksisterende bygninger og udearealer til de yngste klassetrin vil foregå sammen med helhedsrenoveringen af skolen i et samlet projekt.

Need to
Anlægsmidlerne er need to, da genhusningen er en forudsætning for, at ombygningen sammen med helhedsrenoveringen kan gennemføres som planlagt.

Beslutning:

- *Anlægsbevilling på 40,7 mio. kr. med tilhørende anlægsmåltal til genhusning af Guldberg Skole samt 3,1 mio. kr. i serviceudgifter*
  Der skal træffes beslutning om at afsætte 40,7 mio. kr. med tilhørende anlægsmåltal samt 3,1 mio. kr. til leje af pavilloner mv. til genhusning af Guldberg Skole ifm. helhedsrenovering og tilpasning af skolens bygninger og udearealer i Sjællandsgade og Stevnsgade.

- *Deponering på 0,38 mio. kr. ifm. leje af pavilloner*
  Der skal træffes beslutning om at afsætte 0,38 mio. kr. til deponering ifm. leje af pavilloner.

Indhold

I forbindelse med helhedsrenoveringen og tilpasningen af skolen til de mindste klassetrin, er der behov for midlertidigt at genhuse, hvad der svarer til halvdelen af Guldberg Skole. På grund af behovet for at ombygge dele af skolen, så den passer til de yngste elevgrupper, bliver genhusningen mere omfattende, end hvis der alene var tale om en renovering af skolen.

Det har vist sig, at de tidligere afsatte midler til helhedsrenoveringen ikke kan dække samtlige genhusningsudgifter forbundet med renoveringen. Der er således behov for at søge yderligere midler til genhusningen. Størstedelen af genhusningsudgifterne knytter sig til ombygningen, der følger af beslutningen om skolestrukturændringen.

I 2022-2023 ombygges arealerne på Sjællandsgade, og skoleafdelingen skal genhuses. I 2023-2024 gælder det afdelingen i Stevnsgade. Herefter og frem til at skolebygningen i De Gamles By står klar (2026/2027) skal et enkelt faglokale (fysik-kemi) genhuses.

Genhusningen forudsætter, at der findes supplerende udeareal til skolen. Det skal undersøges, om Prinsesse Charlottes Gade kan inddrages til midlertidigt udeareal i skolens åbningstid. Det undersøges også, om skolen kan få adgang til andre arealer i lokalområdet, fx Byoasen i De Gamles By.

Forskellige mulige genhusningsløsninger er undersøgt. Bl.a. på baggrund af inddragelse af skolen og dens bestyrelse, KKFO og klub er det besluttet, at genhusningen skal foregå i pavilloner ved skolens matrikel i Sjællandsgade. Pavillonerne vil blive placeret på skolens boldbane mellem tumlesalen og KKFO'en Kosmonauten. Pavillonløsningen vil rumme 21 lokaler, en fysik-pavillon og en pavillon til omklædning/bad. Løsningen indebærer desuden, at skolens KKFO skal dele tre lokaler med skolen i genhusningens første etape.

Da pavillonerne skal anvendes i mere end 3 år, skal der afsættes midler til deponering for pavillonerne.

Behovet for at søge om tilladelse til at inddrage Prinsesse Charlottes Gade til midlertidigt udeareal, og myndighedsbehandlingen i den sammenhæng, har betydet, at planlægningsfasen er forsinket. Da planlægningsfasen er uafsluttet, kan der senere vise sig et behov for en supplerende anlægsbevilling.

Anvendelse af Prinsesse Charlottes Gade til udeareal medfører midlertidig nedlæggelse af omkring 30-35 p-pladser i ca. 26 måneder i 2022-2024. Parkeringsbelægningen i gaden er ved seneste tælling i foråret 2021 opgjort til 116 % kl. 22. Inddragelse af parkeringspladserne medfører et indtægtstab fra betalingsparkering. Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Anvendelsen af Prinsesse Charlottes Gade skal koordineres med TMF, givet at der træffes beslutning i Budget 2022 om, at gaden skal ensrettes/tryghedssikres samtidig med genhusningen. Jf. TMF's budgetønske herom.

Økonomi

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Anlægsbevilling	Anlæg	4.629	28.322	3.586	1.639	2.535		40.711
Drift af pavilloner mv.	Service		702	1.432	793	93	77	3.097
Reduktion af parkeringsindtægter	Service		82	245	204			531
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Overførsler		-82	-245	-204			-531
Deponering	Finansposter		375					375
Udgifter i alt (netto)		**4.629**	**29.399**	**5.018**	**2.432**	**2.628**	**77**	**44.183**

Risikovurdering og proces

Da planlægningsfasen ikke er afsluttet, kan der som nævnt blive behov for at søge supplerende anlægsmidler på et senere tidspunkt.

Desuden er der usikkerhed forbundet med udeareal på Prinsesse Charlottes Gade, idet myndighedsbehandlingen udestår. Det er en forudsætning for, at byggesagen videreføres, at der findes supplerende udeareal til skolen ifm. genhusningen. Desuden er der usikkerhed forbundet med, at projektet om ensretning af gaden, såfremt det bliver vedtaget, skal foregå samtidig med genhusningen.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Udgifter til service

(1.000 kr.,2022 p/l)	**Udvalg**	**Bevilling**	**Indtægt/ Udgift (I/U)**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010			82	245	204		531
Udgifter i alt					**82**	**245**	**204**		**531**

Tabel 3 – Udgifter til overførsler mv.

(1.000 kr., 2022 p/l)	**Udvalg**	**Bevilling**	**Indtægt/ Udgift (I/U)**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500			-82	-245	-204		-531
Udgifter i alt					**-82**	**-245**	**-204**		**-531**

Tabel 4 – Udgifter til finansposter

(1.000 kr., 2022 p/l)	**Udvalg**	**Bevilling**	**Indtægt/ Udgift (I/U)**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Deponering, pavilloner	BUU	3350	U		375				375
Udgifter i alt					**375**				**375**

Tabel 5 - Anlægsprojekter i ByK-regi

Anlæg (1.000 kr., 2022 p/l)	**Udvalg**	**Bevilling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter										
Anlægsudgift (ByK)	ØU	3160	4.629	26.229			2.000		32.858	*
Anlægsudgift (BUF)	BUU	2070		1.753	3.246	1.299	195		6.493	*
KK-byggehonorar (ByK)	ØU	3161		315	315	315	315		1.260	*
KK-byggehonorar (BUF)	BUU	2070		25	25	25	25		100	*
Anlægsudgifter i alt			**4.629**	**28.322**	**3.586**	**1.639**	**2.535**		**40.711**	
Afledt drift og vedligehold										
Drift af pavilloner mv.	BUU	2070		702	1.432	793	93	77	3.097	
Afledte serviceudgifter i alt				**702**	**1.432**	**793**	**93**	**77**	**3.097**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)											
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst		Udenbys	
Nørrebro	x	Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest			
Adresse	Sjællandsgade 10, 2200 København N Stevnsgade 38, 2200 København N										

Høring

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

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Budgetaftale 2017	798.700*						
Overførselssagen 2016-17							
Budgetaftale 2018							
Overførselssagen 2017-18							
Budgetaftale 2019							
Overførselssagen 2018-19							
Budgetaftale 2020							
Overførselssagen 2019-20							
Budgetaftale 2021					570.700**		
Overførselssagen 2020-21							
Afsatte midler i alt	**798.700***				**570.700****		

*Midlerne er afsat i samlet anlæg i 2016-2020 til helhedsrenovering af 10 skoler, herunder Guldberg Skole.

**Midlerne er afsat i samlet anlæg i 2020-2024 til supplerende planlægning og etablering af udskolingsbygningen i De Gamles By, inkl. madskole, idrætshal og ungdomsklubfaciliteter samt ombygning af de nuværende skolebygninger til basisafdeling med KKFO, fritids- og juniorklubpladser, inkl. madskole.

TM7 Amaliehaven, Indre By – renovering af bolværk

Baggrund

Bolværket ud for Amaliehaven er en 274 meter lang trækonstruktion, der har et akut renoveringsbehov. 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 den samlede nettoudgift. Teknik- og Miljøforvaltningen har siden 2020 været i dialog med SLKS om håndteringen af det akutte renoveringsbehov.

Need to renovering
Renovering af bolværket ved Amaliehaven er need to renovering, da tilstanden af bolværket er kritisk og bolværket er stærkt nedbrudt. Der er derfor tale om et akut renoveringsbehov for at undgå udsivning af jord i havnen med deraf følgende sætningsrevner og forskydninger i belægning bag bolværket, eller risiko for decideret sammenstyrtning, hvilket vil medføre at kajen på denne strækning afspærres for al færdsel.

Indhold

Bolværket ud for Amaliehaven er stærkt nedbrudt af pæleorm samt underskylning fra lystbåde og større skibe. Dykkerundersøgelser i 2018 og 2019 har dokumenteret, at der er risiko for udsivning af jord i havnen med deraf følgende sætninger i belægning i terrænet bag bolværket eller risiko for decideret sammenstyrtning.

De seneste års udsivninger fra bolværket bevirker, at det i stigende grad er uhensigtsmæssigt at lade skibe anløbe dette bolværk, da skibenes skruevand vil forværre situationen. Det overvejes derfor at indføre restriktioner for, hvor store skibe der kan tillades at lægge til bolværket, idet skruevandets ødelæggende effekt må forventes at være proportional med de respektive skibes størrelse. By & Havn søger derfor at anvise større skibe alternative anløbspladser i havnen, hvilket dog besværliggøres af, at der ifølge By & Havn er et stort pres på at få tilladelse til at anløbe Københavns havn sammenholdt med, at der kun er få ledige kaj-strækninger. Det kan derfor blive nødvendigt at afvise større skibe fra at kunne besøge Københavns havn, hvis man skal tage hensyn til

bolværkets dårlige tilstand og undgå at forværre denne. Bolværket har derfor et akut renoveringsbehov.

Projektet, som er planlagt og koordineret med Slots- & Kulturstyrelsen, indebærer, at bolværkskonstruktionen ændres fra den nuværende trækonstruktion til en kombineret stålspuns 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. Desuden sikrer denne løsning kun det nødvendige renoveringsbehov. Derudover indebærer renovering af bolværket en genopretning af belægningen på promenaden langs bolværket og anløbstrappen ned til vandet, som kan besejles så gående kan gå ombord på bl.a. sejlskibe og motorbåde.

Bolværkets nuværende udvendige granitbeklædning og granithammer, som er det gennemgående vandrette stykke, der er placeret øverst langs med bolværket/kanalen, vil blive genbrugt, da det er den mest rentable løsning og bevarer det æstetiske udtryk, uden at dette vil forringe den forlængelse af levetiden, som følger af renoveringen.

Udbud af rådgivning, projektering og entreprenørudbud igangsættes i 4. kvartal i 2021 og gennemføres i 2022. Selve anlægsarbejderne udføres i 2023.

Teknik- og Miljøforvaltningen og SLKS er i dialog om udarbejdelse af bygherre-overenskomst, som skal beskrive den nærmere organisering, for at sikre den bedste model for samarbejdet og skal beskrive hvordan parterne (KK og SLKS) deler budgetrisiko samt principper for mandat for indgåelse af kontrakt med tredjepart og projektstyring mv. Den nærmere organisering forelægges Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med udmøntningssagen, såfremt der bevilges midler til budgetnotatet.

Renoveringen af bolværket ud for Amaliehaven koordineres med en forestående renovering af Amaliehaven, som finansieres af A.P. Møller Fonden.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen vil sikre bolværkets levetid og bidrager dermed til at genoprette og vedligeholde Københavns blå- og grønne byrum. Renovering af bolværket understøtter potentielt målet i *Fællesskab København* om, at københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum.

Økonomi
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 København Kommune. Der søges ikke servicemidler til vedligeholdelse da dette tidligere er afsat. Københavns Kommunes andel af renoveringen har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,6 mio. kr. i perioden 2021-2023.

SLKS har afsat beløb med en tilsvarende periodisering i deres anlægsbudget.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2021-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Renovering af bolværk ud for Amaliehaven							
KK's andel	Anlæg	90	8.799	17.689			26.579
Udgifter i alt		**90**	**8.799**	**17.689**			**26.579**

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
Rådgivning og udførelse (ekstern)	2000	80	7.780	15.640		23.500	23.500*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	10	1.019	2.049		3.079	*
Anlægsudgifter i alt		**90**	**8.799**	**17.689**		**26.579**	**23.500***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	x	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.

TM36 Genopretning af kanter ved de Indre Søer

Baggrund

De Indre Søer besøges dagligt af mange københavnere og turister og har ikonisk status i byen. Stenkanterne langs søerne er flere steder eroderede, og der ses nedfaldne sten. Særligt stenkanten langs Sortedams Sø mod Østerbrogade og stenkanten langs Skt. Jørgens Sø ved Kampmannsgade er i dårlig stand. Ved Kampmannsgade er der opsat afspærring af sikkerhedshensyn, mens behovet for afspærring ved Østerbrogade løbende vurderes. Der er derfor behov for genopretning af stenkanterne for at undgå yderligere nedbrud og udskridning af søkanter og bagved liggende arealer med fordyrelse af genopretningen til følge.

Need to renovering
Stenkanterne langs Sortedams Sø mod Østerbrogade og langs Skt. Jørgens Sø mod Kampmannsgade er i kritisk tilstand, og der er behov for genopretning. Særligt inden for det seneste år til halvandet har der været perioder med lav vandstand i de Indre Søer, som har været med til at blotte trækonstruktionen ved Østerbrogade, hvilket øger risikoen for nedbrydning og erosion med udskridning af søkanter og bagved liggende materiale. Hvis ikke der afsættes midler, vil det medføre en øget risiko for afspærringer ved Østerbrogade og en fortsat afspærring ved Kampmannsgade. Desuden vil det medføre stigende udgifter til genopretning, da nedbruddet og erosionen af kanterne på disse strækninger er betydelig og løbende forværres.

Indhold

Budgetnotatet beskriver to initiativer; Initiativ 1 er en genopretning af stenkanterne ved Østerbrogade og ved Kampmannsgade (need to). Initiativ 2 er en genopretning af de resterende kanter.

Stenkanterne er løbende blevet gennemgået af eksterne konsulenter. Kanten langs Sortedams Sø mod Østerbrogade blev undersøgt ultimo 2020, og med udgangspunkt i den dårlige tilstand af kanten er der ligeledes foretaget en nærmere undersøgelse af de resterende kanter i første halvår af 2021. Der foreligger således en opdateret, konkret beskrivelse af genopretningsbehovet vedrørende stenkanten mod Østerbrogade og en konkret og opdateret beskrivelse af genopretningsbehovet af kanten ved Kampmannsgade og de øvrige kanter.

Forvaltningen arbejder på en model for grøn genopretning, hvor elementer og bygværker i parker og grønne områder på sigt vil indgå i en langsigtet vedligeholdelsesplan. Da tilstanden af stenkanterne ved Østerbrogade og

Kampmannsgade er kritiske, og der er behov for genopretning heraf nu, kan disse ikke afvente den samlede model og plan for grøn genopretning, hvorfor disse rejses som need to.

Initiativ 1. Need to: Genopretning af stenkant og bærende trækonstruktion langs Østerbrogade og stenkant langt Kampmannsgade (18,3 mio. kr. i anlæg)
Stenkanterne og øvrige anlæg omkring de indre søer er tilset af ekstern konsulent i 2014, hvor der bl.a. blev konstateret et genopretningsbehov for stenkanten langs Østerbrogade. Stenkanten langs Østerbrogade er en konstruktion, der er båret af træstolper, som ved normale forhold står under vand. Forvaltningen vurderede i 2020, at tilstanden af kanten var så ringe, at afspærring kunne blive nødvendig og fik derfor gennemført et supplerende tilsyn ved ekstern rådgiver, ultimo 2020 af denne strækning. Dette tilsyn viste, at den bærende trækonstruktion ved denne strækning er meget medtaget og delvist nedbrudt. Den lave vandstand i søerne den senere tid – særligt i 2020 - har blottet trækonstruktionen, hvilket øger tempoet for nedbrydningen af konstruktionen. Den eksterne konsulent anbefaler, at der iværksættes udbedringer inden for et år, og ellers skal kanten mod Østerbrogade undersøges igen i forhold til holdbarhed/sikkerhed. Det er dog ikke muligt at forudse, hvornår nedbrydningen vil være så fremskreden, at der er behov for afspærring. Kommer der perioder, hvor træværket iltes på grund af lav vandstand, vil nedbrydningen blive forværret. Forvaltningen foretager tilsyn med strækningen oven vande på ugentlig basis, så der hurtigt kan iværksættes afspærring, hvis der er tegn på nedsynkning/ udskridning af søkanter og bagvedliggende arealer eller andre forhold, der kan være til risiko for forbipasserende.

Stenkanten langs Kampmannsgade ved Skt. Jørgens Sø er ligeledes i meget dårlig stand, og har hen over vinteren 2020-2021 har fået mange skader på grund af det kolde vejr. Isen på søerne har forårsaget, at mange sten er faldet i vandet eller har løsnet sig på en strækning, hvor søen er forholdsvis dyb. Stenkanten ved Kampmannsgade er på nuværende tidspunkt afspærret for at sikre mod personskade, og sekundært for at sikre at skaden ikke forværres af færdsel. Denne strækning blev undersøgt af ekstern konsulent i foråret 2021 og økonomien baseres derfor herpå.

Initiativ 2. Genopretning af de resterende stenkanter om de Indre Søer – tilvalg (3,0 mio. kr. i anlæg)
De øvrige kanter vurderes ikke at være lige så nedbrudte som kanten langs Sortedams Sø ved Østerbrogade og kanten i Skt. Jørgens Sø ved Kampmannsgade. De løbende tilsyn via ekstern konsulent har dog vist et behov for renovering af de øvrige kanter. Renoveringen vil være med til at sikre kanterne imod yderligere nedbrydning, flere akutte genopretningsbehov og en fordyrelse af det samlede renoveringsbehov fremadrettet. Endvidere vurderes der at kunne opnås en mindre synergieffekt ved fælles udbud og delt byggeplads ved også at gennemføre dette initiativ i sammenhæng med initiativ 1.

Kanterne er opbygget forskelligt rundt langs søernes kanter, og skadesudviklingen er meget forskellig. Derfor er prisforskellen for genopretning meget svingende for de forskellige strækninger. På baggrund af den eksterne undersøgelse i foråret 2021 estimeres den samlede udgift til genopretning af de resterende kanter at være 3,0 mio. kr.

Overordnede målsætninger og effekter
Genopretning af stenkanten langs de Indre Søer vil være med til at sikre byens værdier og understøtte københavnernes brug af byens rum.

Økonomi

Initiativ 1 (need to) har estimerede anlægsudgifter på i alt ca. 18,3 mio. kr. i perioden 2021 til 2023 til renovering af kanten i Sortedams Sø langs Østerbrogade og stenkanten langt Kampmannsgade.

Initiativ 2 (tilvalg) har estimerede anlægsudgifter fra 2022 til 2023 på ca. 3,0 mio. kr.

Der har ikke før været afsat et vedligeholdelsesbudget til stenkanterne. Når renoveringen af alle søkanter er gennemført, anbefaler forvaltningen, at der tilføres afledte serviceudgifter på 0,3 mio. kr. fra 2024 og frem til vedligeholdelse som blandt andet omfatter løbende fornyelse af fuger, regelmæssige eksterne tilsyn og periodiske genopretningsopgaver.

Ved at afsætte et vedligeholdelsesbudget på 0,3 mio. kr. årligt imødegås risikoen for, at der igen opstår behov for større og / eller akutte genopretningsindsatser vedr. stenkanterne.

Projektet forventes ibrugtaget december 2023.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Genopretning af stenkant langs Østerbrogade og Kampmannsgade ved Skt. Jørgens Sø (need to)							
- Anlæg	Anlæg	170	4.457	13.674			18.301
-Afledt vedligeholdelse	Service				50	50	100
Initiativ 1 i alt		**170**	**4.457**	**13.674**	**50**	**50**	**18.401**
Initiativ 2. De resterende stenkanter om de Indre Søer (tilvalg)							
- Anlæg	Anlæg		170	2.839			3.009
-Afledt vedligeholdelse	Service				200	200	400
Initiativ 2 i alt			**170**	**2.839**	**200**	**200**	**3.409**
Udgifter i alt		**170**	**4.627**	**16.513**	**250**	**250**	**21.810**

Risikovurdering

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

Risikovurderingen er baseret på, at stenkanterne er delvist vanddækkede, og at nogle af konstruktionsdelene stikker flere meter ind i terrænet og er vanskeligt tilgængelige, hvilket indebærer en vis usikkerhed i vurderingen af tilstanden, og dermed af udgiften til genopretning. Desuden vil der ved nogle af kanterne, bl.a. søkanten ved Østerbrogade, skulle foretages en udskiftning, hvor gammel spuns skal trækkes op af søbunden og udskiftes med ny konstruktion. Her er der risiko for både sammenstyrtning af overbygningen eller skred af det bagvedliggende materiale.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2.Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	150	1.374	1.383			2.907	2.907*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000		2.567	10.707			13.274	13.274*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	20	516	1.584			2.120	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000		150	328			478	478*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000			2.182			2.182	2.182*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000		20	329			348	
Anlægsudgifter i alt		**170**	**4.627**	**16.513**			**21.309**	**18.841***
Afledte serviceudgifter								
- Initiativ 1. Afledte vedligeholdelsesudgifter					50	50	100	
Initiativ 2. Afledte vedligeholdelsesudgifter					200	200	400	
Afledte serviceudgifter i alt					**250**	**250**	**500**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	x	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro	X	Østerbro	x	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

I Overførselssagen 2019-20 blev der afsat 2,9 mio. kr. til genopretning af de over hundrede år gamle anlæg med svanehalse ved Dronning Louises Bro, samt et

vedligeholdelsesbudget til disse. Der er ikke tidligere afsat midler til genopretning af stenkanterne ved de Indre Søer.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**
Overførelssagen 2019-2020	2.900
Afsatte midler i alt	**2.900**

TM40 Implementering af skybrudsplanens 300 klimaprojekter (bevillingsudløb)

Foto: Thomas Melbye

Baggrund

I Budget 2018 blev der bevilget midlertidige midler til igangsættelse, løbende koordinering og myndighedsbehandling af skybrudsprojekter. Bevillingen udløber i 2021, og da det ikke er lovligt at finansiere indsatsen via spildevandstaksterne, søges der om forlængelse af bevillingen.

Der er igangsat yderligere 23 projekter, siden bevillingen blev givet i 2018. Samtidig er der blevet tilført en ny og omfattende opgave med myndighedsbehandling af afkobling af regnvand. Der er desuden behov for at kunne finansiere omkostninger til arbejde med projekter der evt. aflyses i forbindelse med udvikling af masterplaner. Derfor søges en yderligere bevilling på 2,0 mio. kr.

Indsatsen er nødvendig for at kunne gennemføre skybrudssikring af København. Uden afsat bevilling vil Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kunne gennemføre de 65 skybrudsprojekter, som Borgerrepræsentationen har besluttet igangsat og de ca. 186 projekter, der planlægges igangsat i programperioden frem til 2035.

Need to risikosag
Bevillingen udløber med udgangen af 2021, og derfor er der behov for at videreføre bevillingen samt tilføre yderligere bevilling på 2 mio. kr. for også fremover at kunne eksekvere skybrudsplanens projekter. Klimaforandringer, og den deraf følgende forhøjede risiko for skybrud, udgør udefrakommende begivenheder, som kræver en indsats for at sikre borgerne og København mod skader som følge af skybrud. Såfremt bevillingen ikke videreføres, vil det således ikke være muligt at gennemføre den nødvendige indsats for at skybrudssikre København, da forberedelse og myndighedsbehandling af projekterne ikke lovligt kan finansieres over spildevandstaksterne. Flere politisk besluttede igangsatte projekter må udskydes og implementering af den samlede plan må standses, da kritiske aktiviteter med betydning for det samlede program ikke gennemføres. Det omfatter bl.a. samarbejde med omegnskommuner, myndighedsbehandling, afklaring af principielle spørgsmål, overordnet planlægning på tværs af projekter, arbejde med klimatilpasning i lokalplaner og udvikling af løsninger til håndtering af regnvand mv.

Indhold

Borgerrepræsentationen besluttede den 26. november 2015 en skybrudsplan med ca. 300 projekter, der skal implementeres over 20 år. Gennemførelse af planen sker i et samarbejde mellem Københavns Kommune, HOFOR og private aktører. Projektering, anlæg og drift af de projekterne finansieres over spildevandstaksterne. Gennemførelse af projekterne forudsætter en række forskellige tilknyttede aktiviteter.

Initiativet i dette budgetnotat vedrører finansiering af nødvendige aktiviteter, der ikke lovligt kan finansieres af takstmidler. Bevillingen er en nødvendighed for at sikre den overordnede styring, koordinering og myndighedsbehandling af projekterne.

Videreførelse af bevilling til forberedelse og implementering af skybrudsprojekter
Nedenstående opgaver varetages indenfor nuværende bevilling, og såfremt der ikke afsættes midler til videreførelse af bevillingen, vil nedenstående opgaver falde bort.

- *Overordnet planlægning på tværs af projekter frem til, der er tildelt bevilling til de enkelte skybrudsprojekter*
  I dette arbejde indgår den årlige udvælgelse af projekter, planlægning og koordinering på tværs af kommunen med andre udviklingsplaner og anlægsprojekter, projektmodning med inddragelse af kommunens øvrige forvaltninger, lokaludvalg og eksterne interessenter, styring af de overordnede økonomiske rammer for planen og løbende politisk rapportering. Dette arbejde er en nødvendighed for at sikre den overordnede styring og koordinering af skybrudsplanens ca. 300 projekter.

- *Myndighedsbehandling af skybrudsprojekter*
  For alle projekterne skal der gennemføres myndighedsbehandling. I hvert projekt skal der gives udledningstilladelser, og der skal udarbejdes konsekvensvurderinger for vandområderne. Mange af projekterne anlægges i områder, der er omfattet af fredninger, fx parker, hvilket kræver ændringer i eksisterende fredninger eller vurderinger og tilladelser i forhold til sundhed, miljø- og naturbeskyttelse.

  I tilknytning til myndighedsbehandling af de skybrudsprojekter, der anlægges af Københavns Kommune, skal der også myndighedsbehandles HOFOR projekter der omfatter skybrudstunneller og grønne veje.

  I skybrudsplanen er et af virkemidlerne tilbageholdelse af regnvand og dermed også nedsivning af regnvand, hvilket kræver vurdering af effekter på bygninger, forurenede områder og grundvandskvalitet.

  Etablering af skybrudsveje, nedsivning af regnvand og transport af regnvand på veje kræver ligeledes behandling i forhold til vejloven.

- *Udvikling og politisk betjening*
  Der udarbejdes løbende politiske indstillinger og redegørelser, der ikke kan henføres til de enkelte projekter, herunder den årlige redegørelse til Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen for arbejdet med klimatilpasning af København samt indstillinger om lånoptag og overdragelse af lån til HOFOR for de enkelte medfinansieringsprojekter.

Desuden kræves der løbende betjening af borgmester, udvalg og direktion samt tværgående styregruppe mellem Københavns Kommune og HOFOR, der ikke vil kunne ske uden de søgte ressourcer.

- *Ekstern bistand*
  Den eksterne bistand dækker især behov for juridiske afklaringer af de juridiske spørgsmål i forhold til tolkning af regler, herunder de juridiske rammer for takstfinansiering og tilpasning til nye regler samt projekternes betydning for private grundejere og kommuners ansvar i forhold til privatretlige forhold. Disse spørgsmål vedrører specialiseret fag-jura som forvaltningen ikke selv kan dække.

  Endvidere kræver mange af projekterne udredninger af gennemførelsens betydning for ændring i grundvandsforhold, vandmiljøet i havnen, vandløb og søer inden projekteringsarbejdet kan påbegyndes. En række af de løsninger der muliggør håndtering af regnvand på overfladen, kræver udvikling i form af dokumentation af renseeffekt og omkostningseffektivitet.

- *Tværkommunalt samarbejde om regnvandshåndtering*
  Implementering af skybrudsplanen sker i tæt samarbejde med de omkringliggende kommuner. Dette arbejde kræver løbende koordinering af strategier, planer og projekter på tværs af kommunegrænser for at sikre, at implementering af skybrudsplanen sker koordineret.

Uden tilførsel af midler til forberedelse af skybrudsprojekter og forudgående planlægning vil konsekvenserne for implementering af Københavns Kommunes skybrudsplan være, at der ikke kan udarbejdes nye projektforslag til politisk igangsættelse og heller ikke foretages myndighedsbehandling af igangværende eller kommende klimatilpasningsprojekter.

Forvaltningen vil heller ikke have mulighed for at gennemføre skybrudsplanen og dermed sikre borgerne mod skader som følge af skybrud, idet de nødvendige aktiviteter, der ikke kan takstfinansieres, ikke vil kunne varetages af kommunen. Aktiviteterne skal ses som en samlet indsats hvor fravær af ressourcer til myndighedsbehandling og til forberedelse og koordinering af projekter, vil betyde at der ikke kan igangsættes flere projekter og vanskeligt vil kunne afsluttes igangværende projekter.

Endeligt vil frafald af bevillingen have omfattende konsekvenser for de projekter der anlægges af HOFOR, da de er en integreret del af skybrudsplanen der forudsætter anlæg af de kommunalt anlagte overfladeprojekter samt myndighedsbehandling. Ligeledes vil Københavns Kommune ikke kunne deltage i det tværkommunale samarbejde om skybrudssikring, og vil konkret betyde, at de kommuner, som forvaltningen har fælles projekter med, vil skulle foretage planlægning uden medvirken fra Københavns Kommune.

Stigning i aktivitet til implementering af projekter og ny myndighedsopgave
Da der er sket en stigning i projekter siden bevillingen blev givet i 2018, og grundet en ny og omfattende opgave med myndighedsbehandling af afkobling af regnvand, søges der yderligere bevilling (ca. 0,6 mio. kr. til stigning i antal projekter og ca. 0,6 mio. kr. til myndighedsbehandling af afkobling) til at varetage denne opgave, hvor myndigheden skal tage stilling til eventuelt påbud og meddele påbud til husejere. Endvidere søges der yderligere ressourcer til dækning af omkostninger til behandling af projekter, der viser sig ikke at være nødvendige, aflyses eller lægges sammen med andre projekter i forbindelse

med udvikling af masterplaner (0,8 mio. kr.). I de tilfælde, hvor projekterne ikke realiseres, kan omkostninger til behandling af projekterne (f.eks. projektering) ikke afholdes over spildevandstaksterne. I takt med at flere projekter gennemgår forberedelse, kan antallet af projekter der aflyses stige, og omkostningerne hertil.

De nødvendige ressourcer til udvikling, koordinering, politisk betjening og ekstern bistand vil have samme niveau i programperioden, mens ressourcerne til myndighedsbehandling vil afhænge af antal igangværende projekter.

I perioden 2015 til 2017 blev der opstartet projektudvikling af 17 projekter, i perioden 2018-2021 blev der yderligere opstartet projektudvikling af 23 projekter. I perioden 2022-2025 vil der blive opstartet 76 projekter, der kræver myndighedsbehandling. Der er derfor behov for yderligere ressourcer svarende til den øgede projektportefølje, og til opgaven med afkobling af hverdagsregn til skybrudsprojekterne.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen understøtter beslutningerne i Københavns Kommunes klimatilpasningsplan og skybrudsplan om sikring af København til fremtidens klima.

Økonomi
Budgetinitiativet har estimerede serviceudgifter på i alt 8,9 mio. kr. årligt og omfatter 9,25 årsværk fra 2022 og frem.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Videreførelse af bevilling til forberedelse og implementering af skybrudsprojekter						
Myndighedsbehandling, forberedelse og ekstern bistand	Service	6.842	6.842	6.842	6.842	**27.368**
Stigning i aktivitet til implementering af projekter og midler til annullerede projekter						
Myndighedsbehandling og implementering	Service	2.008	2.008	2.008	2.008	**8.032**
Udgifter i alt		**8.850**	**8.850**	**8.850**	**8.850**	**35.400**

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Videreførelse af bevilling til forberedelse og implementering af skybrudsprojekter						
Myndighedsbehandling, forberedelse og ekstern bistand	1000	6.842	6.842	6.842	6.842	**27.368**
Stigning i aktivitet til implementering af projekter og midler til annullerede projekter						
Myndighedsbehandling og implementering	1000	2.008	2.008	2.008	2.008	**8.032**
Serviceudgifter i alt		**8.850**	**8.850**	**8.850**	**8.850**	**35.400**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der blev ved Budget 2015 afsat i alt 21,0 mio. kr. på anlæg over en treårig periode til "udvikling, forberedelse og koordinering af medfinansieringsprojekter." Der blev ved Budget 2018 afsat i alt 25,6 mio. kr. over en fireårig periode til samme formål.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Budgetaftale 2015	6.000	10.000	5.000				
Budgetaftale 2018				6.400	6.400	6.400	6.400
Afsatte midler i alt	**6.000**	**10.000**	**5.000**	**6.400**	**6.400**	**6.400**	**6.400**

TM85 Etablering af personalefaciliteter i ByOasen

Baggrund

I Overførselssagen 2020-2021 blev der bevilget midler til oprensning af forurening på den bemandede legeplads ByOasen, og genetablering af legepladsen. Parterne afgav i den forbindelse en hensigtserklæring om, at Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod kommende budgetforhandlinger skal afdække, om der er mulighed for placering af faciliteterne i Sundheds- og Omsorgsforvaltningens bygninger i De Gamles By, eller om der kunne identificeres løsninger i samarbejde med ARC på den nuværende nærgenbrugsplads i Møllegade.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i dialog med Økonomiforvaltningen Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen afdækket, at der ikke er egnede løsninger i forbindelse med de eksisterende bygninger i De Gamles By eller i nærheden af ByOasen i øvrigt.

Afdækningen viser derudover, at det vil være muligt at skabe de nødvendige faciliteter i mandskabsbygningen på nærgenbrugspladsen, Møllegade 25, hvis denne renoveres og ombygges til fælles faciliteter for personalet fra ByOasen og fra ARC (jf. bilag 1). Alternativ hertil er, at der etableres en selvstændig pavillon på ByOasens område i De Gamles By. Begge løsninger forudsætter, at der afsættes midler i budgetforhandlingerne.

Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger minimumsscenariet med renovering og indretning af fælles faciliteter i den eksisterende mandskabsbygning på nærgenbrugsstationen i Møllegade (scenarie 1) som need to renovering, men vurderer, at etableringen af en selvstændig pavillon på ByOasens område er en fagligt bedre løsning set i forhold til den marginale meromkostning.

Afsættes der ikke midler til etablering af personalefaciliteter kan den bemandede legeplads ikke genåbne.

Forvaltningen forelægger Teknik- og Miljøudvalget en indstilling om håndtering af anlægsbevillingen bevilget i Overførselssagen 2020-2021, og konsekvenserne for dette projekt, såfremt der ikke bevilges midler til etablering af personalefaciliteter ved ByOasen.

Need to renovering (scenarie 1)
Budgetnotatet rejses som need to renovering for at fastholde værdien af kommunens bygninger. Hvis der ikke afsættes midler til personalefaciliteter i ByOasen, vil konsekvenserne være, at den bemandede legeplads med dyrehold mv. ikke kan videreføres, da personalet på den bemandede legeplads jf. arbejdsmiljølovgivningen skal have personalefaciliteter til rådighed.

Indhold

Med budgetnotatet søges finansiering til etablering af nye personalefaciliter i ByOasen gennem indretning af den eksisterende mandskabsbygning til fælles faciliteter for ByOasen og ARC, scenarie 1.

Som et scenarie 2 er beskrevet en løsning, hvor der opstilles en selvstændig pavillon på ByOasens område i De Gamles By.

Hidtidige personaleforhold i mandskabsbygningen, Møllegade 25

Indtil den bemandede legeplads ByOasen blev lukket i 2020 på grund af jordforurening har personalet ved legepladsen benyttet Teknik- og Miljøforvaltningens mandskabsbygning på den nærliggende nærgenbrugsplads, Møllegade 25. I forbindelse med, at der blev afsat en varig bevilling til driften af den bemandede legeplads i 2020, blev der konstateret en række arbejdsmiljømæssige problemer forbundet med faciliteterne, og at de ikke kan anvendes som løsning for personalet fremover. Mandskabsbygningen på i alt 40 m^2 er opført af Teknik- og Miljøforvaltningen med henblik på nærgenbrugsstationen og blev oprindeligt benyttet af dels ARC og dels miljøpunkt Nørrebro. Da Miljøpunkt Nørrebro rykkede ud, fik ByOasen mulighed for at låne den ledige plads. ByOasens medarbejdere har således haft adgang til et lokale samt bad og toilet på i alt ca. 20 m^2. Den øvrige del af bygningen benyttes fortsat af personale fra ARC, som udfører drifts- og tilsynsopgaver for Teknik- og Miljøforvaltningen i forhold til nærgenbrugspladsen. Opgaverne indebærer, at ARC skal være til stede og herunder fortsat have deres personalefaciliteter på pladsen. Forvaltningen er forpligtet til at stille faciliteterne til rådighed, og det er således ikke muligt at afkræve finansiering fra ARC, da de får stillet faciliteterne til rådighed som led i aftalen om, at de drifter genbrugspladsen. Mandskabsbygningen rummer desuden et offentligt toilet.

I forlængelse af tilsyn fra Arbejdsmiljø København i 2020, hvor der blev påtalt flere arbejdsmiljømæssige problemstillinger, med udgangspunkt i en række basiskrav der skal opfyldes, har Teknik- og Miljøforvaltningen konstateret, at forholdene ikke kan lovliggøres inden for de 20 m^2, som ByOasen har haft til rådighed. Arbejdstilsynet har bekræftet, at faciliteterne skal leve op til den konkrete vejledning *AT vejledning A.1.13 Velfærdsforanstaltninger på faste arbejdssteder,* som forvaltningen derfor har lagt til grund for de basiskrav der indgår i scenarierne nedenfor.

Scenarie 1: Renovering og indretning af fælles faciliteter i den eksisterende mandskabsbygning på nærgenbrugsstationen, Møllegade 25 (1,7 mio. kr. i anlæg) (need to)

Med denne løsning renoveres og nyindrettes den eksisterende mandskabsbygning på nærgenbrugsstationen, Møllegade 25. Ved at omdanne de nu opdelte faciliteter til fælles faciliteter vil det være muligt at lovliggøre forholdene for både ByOasens og ARCs personale. Det forudsættes, at det offentlige toilet i bygningen bevares.

Løsningen indebærer, at der etableres en ekstern opbevaringsløsning i form af en container på nærgenbrugspladsen til bl.a. beklædning, terrarier med levende dyr, som indgår i ByOasens pædagogiske tilbud mv.

Håndtering af fugt- og svampeskader på bygningen vil blive håndteret i forbindelse med renovering og nyindretning af mandskabsbygningen. Da der er tale om opgaver som skal løses uanset valg af løsning for ByOasens personale, er særskilte udgifter til dette ikke medtaget i budgetnotatet, men håndteres inden for Teknik- og Miljøudvalget nuværende driftsramme.

Løsningen fremlægges som need to, idet at der er tale om en minimumsløsning for sikring af personalefaciliteter til en videreførelse af den bemandede legeplads.

Initiativet har ingen konsekvenser for antallet af træer.

Scenarie 2: Etablering af pavillon til personalefaciliteter (2,1 mio. kr. i anlæg)
Som alternativ er det muligt at anlægge en standard pavillon på 40 m^2 i yderkanten af det grønne areal i ByOasen. Med denne løsning er personalet, som på kommunens øvrige bemandede legepladser, hele tiden til stede på pladsen, tæt på brugerne og ByOasens dyr, hvilket vil højne den pædagogiske indsats og deraf brugernes oplevelse.

Ved at anlægge pavillonen i forbindelse med oprensning og genetablering af den bemandede legeplads vil udgifterne til tilslutning til kloak og vand mv. kunne minimeres.

I den kommende lokalplan, der forventes forelagt for Teknik- og Miljøudvalget medio august 2021, er det forudsat, at der kan dispenseres for mindre byggeri i De Gamles By.

Der vil være tale om anlæggelse af minimumsfaciliteter, hvor personalet har adgang til toilet, spisefaciliteter, skabe til deres arbejdstøj, mulighed for at udføre administrative opgaver samt bad. På grund af dyreholdet er bad en nødvendighed.

Initiativet har ingen konsekvenser for antallet af træer.

Overordnede målsætninger og effekter
Budgetnotatet sikrer tidssvarende personalefaciliteter således at den bemandede legeplads kan videreføres.

En fortsættelse af den bemandede legeplads vil bidrage til målene i fællesskab København om, at Københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum, at 90 % af københavnerne er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret og, at 70 % af københavnerne oplever god mulighed for at involvere sig lokalt.

Økonomi

Scenarie 1: Renovering og lovliggørelse af personalefaciliteter ved nærgenbrugsstationen, Møllegade (need to)

Renovering og indretning af mandskabsbygningen på nærgenbrugsstationen, Møllegade 25 har estimerede anlægsudgifter på 1,7 mio. kr. i 2022. Ud over det eksisterende driftsbudget er der behov for at afsætte 0,02 mio. kr. pr. år til drift af erhvervsaffaldsløsning. De nuværende driftsudgifter til bygningen er modregnet i driftsbehovet.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget august 2022.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Anlæg	Anlæg	1.711				1.711
- Afledt drift og vedligehold	Service		15	15	15	45
I alt		**1.711**	**15**	**15**	**15**	**1.756**

Risikovurdering – scenarie 1
Den overordnede risikovurdering er, at det samlede anlægsprojekt er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Tabel 2. Scenarie 1. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
- Projektering	2000	25				25	25
- Udførsel	2000	1.488				1.488	1.488
-Udgifter til bygherreorganisation	2000	198				198	*
Anlægsudgifter i alt		**1.711**				**1.711**	**1.513**
Serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	1000		15	15	15	45	
Afledte serviceudgifter i alt			**15**	**15**	**15**	**45**	

Scenarie 2: Etablering af nye faciliteter ved ByOasen
Etablering af en pavillon til personalefaciliteter har estimerede anlægsudgifter på 2,1 mio. kr. i perioden 2022-2023. Som konsekvens af anlægsprojektet skal der tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2023 og 0,08 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.
De afledte driftsudgifter skal dække vedligehold af pavillonen udvendigt og indvendigt, graffitiafrensning, forbrug mv.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget november 2022.

Tabel 3. Scenarie 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Anlæg	Anlæg	1.649	490			2.140
- Afledt drift og vedligehold	Service		50	80	80	210
I alt		**1.649**	**540**	**80**	**80**	**2.350**

Risikovurdering – scenarie 2

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret og der er derfor afsat 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Tabel 4. Scenarie 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
- Projektering	2000	150	50			200	200
- Udførsel	2000	1.326	366			1.641	1.641
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	193	55			248	*
Anlægsudgifter i alt		**1.669**	**471**			**2.140**	**1.841**
Serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	1000		50	80	80	210	
Afledte serviceudgifter i alt			**50**	**80**	**80**	**210**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Teknik- og Miljøudvalget (TMU 25. maj 2020) har afsat bevilling på 1,9 mio. kr. årligt til varig drift af den bemandede legeplads ByOasen. Der blev ved Overførselssagen 2020-2021 afsat 9,1 mio. kr. til oprensning og genetablering af ByOasen.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2021**	**2022**
Overførselssagen 2020-2021	5.250	3.750
Afsatte midler i alt	**5.250**	**3.750**

Bilag

Bilag 1: Etablering af personalefaciliteter ved ByOasen – undersøgelse af løsningsmuligheder for personalefaciliteter

Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Økonomiforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen

Notat

Bilag 1. Etablering af personalefaciliteter ved ByOasen – undersøgelse af løsningsmuligheder for personalefaciliteter

1.september 2021

Sagsnummer
2021-0054936

Dokumentnummer
2021-0054936-93

Medarbejderne på den bemandede legeplads ByOasen i De Gamles By på Nørrebro har, indtil legepladsen blev lukket i forbindelse med forureningssagen på området, haft deres personalefaciliteter på kommunens nærliggende nærgenbrugsstation Møllegade 25. Her har personalet rådet over 20 m^2 i en mandskabsbygning, som er opført med henblik på driften af nærgenbrugsstationen, og ejet af Teknik- og Miljøforvaltningen. ByOasens bemanding består af en fast medarbejdergruppe på samlet ca. 7 personer samt 1-2 fritidsjobbere. Desuden er der som regel en eller to fritidsjobbere tilknyttet ByOasen.

Arbejdsmiljø København tilså i 2020 personalefaciliteterne for ByOasens medarbejdere. Dette som følge af, at faciliteterne bl.a. var trange og ramt af svampeangreb. Arbejdsmiljø København påpegede såvel en række problematiske forhold vedrørende indretningen som problemet med svampeangrebet. Teknik- og Miljøforvaltningen har konstateret, at forholdene ikke kan lovliggøres inden for de 20 m^2, som ByOasen har til rådighed. Hvis der ikke findes en løsning for personalefaciliteter, vil der ikke kunne genetableres en bemandet legeplads med dyr.

I Overførselssagen 2020-2021 afgav parterne en hensigtserklæring om, at Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod kommende budgetforhandlinger skal afdække, om der er alternative muligheder for at etablere nye personalefaciliteter til ByOasen. I den forbindelse skal det afdækkes, om der er mulighed for placering i Sundheds- og Omsorgsforvaltningens bygninger i De Gamles By, eller om der kan identificeres løsninger i samarbejde med ARC på den nuværende nærgenbrugsstation i Møllegade.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Økonomiforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen samt Børne- og Ungdomsforvaltningen undersøgt en række muligheder i eksisterende bygninger, med udgangspunkt i en række basiskrav til de kommende faciliteter.

Basiskrav til personalefaciliteterne
Forvaltningen har i forlængelse af besøget fra Arbejdsmiljø København udarbejdet en basisliste med de nødvendige krav, hvis personalefaciliteterne skal leve op til arbejdsmiljøloven.

Basislisten er udarbejdet på baggrund af arbejdsmiljølovgivningen, AT vejledning A.1.13 Velfærdsforanstaltninger på faste arbejdssteder, og indeholder kun de basale krav til indretning af personalefaciliteter jf. denne vejledning, dvs. toilet, baderum, aflåselige skabe til personlige ejendele, simple køkkenfaciliteter og spiseplads, samt kontorplads/pc-arbejdsstation. At badefaciliteter indgår som basalt krav skyldes, at der arbejdes med dyr. Forvaltningen har søgt sparring hos Arbejdstilsynet gennem deres telefoniske call-center. Arbejdstilsynet har her bekræftet, at faciliteterne skal leve op til den konkrete vejledning AT vejledning A.1.13 Velfærdsforanstaltninger på faste arbejdssteder.

Nuværende faciliteter i Mandskabsbygningen på nærgenbrugsstationen, Møllegade 25
Mandskabsbygningen på i alt 40 m^2 er opført af Teknik- og Miljøforvaltningen med henblik på driften af nærgenbrugsstationen. Mandskabsbygningen blev oprindeligt benyttet af dels ARC og dels miljøpunkt Nørrebro. Da Miljøpunkt Nørrebro rykkede ud, fik ByOasen mulighed for at anvende den frigjorte plads på 20 m^2. Mandskabsbygningen rummer desuden et offentligt toilet.

Anvendelse i relation til nærgenbrugsstationen
Personale fra ARC udfører drifts- og tilsynsopgaver for Teknik- og Miljøforvaltningen i forhold til nærgenbrugspladsen. Opgaverne indebærer, at ARC skal være til stede og herunder fortsat have deres personalefaciliteter på pladsen, ligesom ARC skal have udsyn over pladsens faciliteter inde fra bygningen. ARC drifter nærgenbrugsstationerne på vegne af Københavns kommune og benytter de faciliteter, som Teknik- og Miljøforvaltningen stiller til rådighed. Der er således ikke tale om, at TMF udlåner lokaler vederlagsfrit.

ARC har som udgangspunkt en fast driftsmedarbejder på pladsen og lejlighedsvist medarbejdere under oplæring. Personale fra Teknik- og Miljøforvaltningen er på pladsen lejlighedsvist med henblik på møder om den daglige drift og optimering i forhold til RAP24 målene. To gange ugentligt er der desuden lommepengejobbere tilknyttet nærgenbrugsstationen. Der er samme lovmæssige krav til velfærdsforanstaltninger for ARCs medarbejder som for ByOasens, med arbejdsopgaver der er tilsmudsende.

Anvendelse i relation til ByOasen
Personale fra ByOasen anvender personalefaciliteterne i mandskabsbygningen til toilet, bad, omklædning, kontoropgaver, spisepauser samt til opbevaring af pædagogiske materiale.

Muligheder for lovliggørelse af de arbejdsmiljømæssige forhold på Nærgenbrugsstationen
Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det med den nuværende bemanding tilknyttet Nærgenbrugsstationen og ByOasen vil være muligt at lovliggøre forholdene i forhold til arbejdsmiljøreglerne for alle medarbejdere, hvis mandskabsbygningen renoveres og ombygges, så der etableres fælles personalefaciliteter for personale tilknyttet nærgenbrugsstationen og ByOasen. Forvaltningen vurderer ikke, at der er gældende aftaler mellem forvaltningen og ARC, der kan hindre en beslutning om at etablere fælles personalefaciliteter.

Renovering af mandskabsbygningen og etablering af fælles faciliteter er af forvaltningen estimeret til at koste ca. 1,7 mio. kr.

Prisestimatet indeholder ikke håndtering af fugtskaden på mandskabsbygningen og på det offentlige toilet og heller ikke udgifter til reparation af ventiolation, da det forudsættes, at disse opgaver skal løses uanset om ByOasen skal forblive i mandskabsbygningen eller flyttes til selvstændig lokalisering. Forvaltningen er i gang med at indhente eksternt tilbud på håndtering af fugtskade og ventilation. Udgiften afholdes indenfor forvaltningens egen driftsramme.

Renovering og ombygning af lokalerne på nærgenbrugsstationen samt samlokalisering af ARC's og ByOasens personale udgør derfor en løsningsmulighed på behovet for personalefaciliteter til ByOasen. Der vil dog stadig være afstand mellem legepladsen og personalefaciliteterne, hvilket medfører, at personalet i forbindelse med spise- og toiletpauser mv. ikke vil opleves som tilstedeværende af brugerne af ByOasen. Personalet er på samme måde afskåret fra at kunne holde opsyn eller træde til, hvis der opstår behov under pauser, nødvendigt kontorarbejde osv. Endelig er det ikke muligt at bringe børn med til personalefaciliteterne hvis der fx skal sættes et plaster på eller hentes legeredskaber.

Alternative faciliteter i eksisterende lokaler i De Gamles By eller nær ByOasen i øvrigt
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har gennemgået egne lejemål i De Gamles By.

Henrik Pontoppidansvej 4 Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har peget på lokaler i den eksisterende administrationsbygning, beliggende Henrik Pontoppidansvej 4, som en varig løsning. Teknik- og Miljøforvaltningen har besigtiget lokalerne og har vurderet, at der kan indrettes

personalefaciliteter i de fremviste lokaler på 1. og 2. sal. Forvaltningen vurderer dog, at badefaciliteter på 3. sal ikke vil kunne benyttes forsvarligt af personale fra ByOasen, fordi ByOasens personale så vil komme til at gå gennem fællesarealer med tilsmudsede støver, vådt regntøj osv. Det kan give ulemper for de øvrige brugere af bygningen.

Der er mulighed for at indrette nye bade- og omklædningsforhold i kælderen. Udgift til dette estimeres af Teknik- og Miljøforvaltningen at være ca. 0,5 mio. kr. Der mangler handicapadgang til bygningen. Hvis ByOasen ønsker at ansætte fx en flexjobber med fysisk handicap, kan der blive behov for yderligere indretning.

Lokationen på Henrik Pontoppidansvej 4 er således en egnet lokation såfremt der afsættes 0,5 mio. kr. til opgradering af bade- og omklædningsforhold, men vurderes ikke hensigtsmæssig set i forhold til personalets pædagogiske indsats på legepladsen. Dette skyldes, at lokalerne ligger ca. 450 meter væk fra ByOasen, hvilket vurderes at være en stor afstand set i lyset af personalets brug af toilet, bad, pauselokation mv., samt fysisk tilstedeværelse på den bemandede legeplads.

Sjællandsgade 40 Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har peget på en midlertidig løsning i Sjællandsgade 40. Løsningen ligger ca. 400 meter fra ByOasen, og er planlagt til at skulle rømmes i oktober 2022 med henblik på nedrivning. Sjællandsgade 40 udgør således ikke en permanent løsning, men kun en midlertidig løsning med en forventet kort tidshorisont, da ByOasen pt. forventes at være oprenset og genetableret i juni 2022. Personalefaciliteterne vil på denne lokation derfor kun kunne anvendes fra juni-oktober 2022. Endvidere er det forvaltningens vurdering, at beliggenheden ikke er optimal da den ligger fysisk væk fra legepladsen og således reducerer muligheden for personalets tilstedeværelse på legepladsen og forventes at påvirke den pædagogiske indsats.

Teknik- og Miljøforvaltningen har været i kontakt med Børne- og Ungdomsforvaltningen, som oplyser, at der ikke er ledig plads i eksisterende børneinstitutioner nær ByOasen.

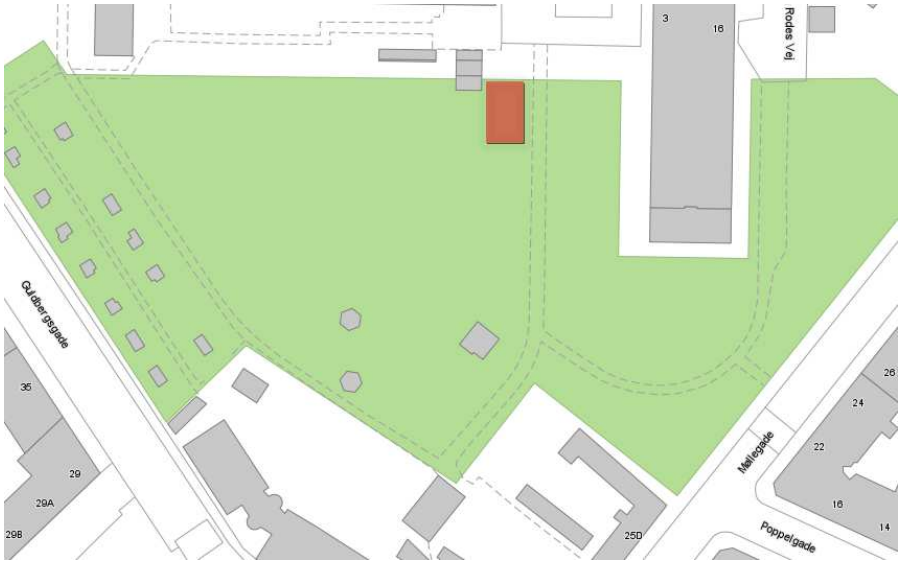
Endelig har Økonomiforvaltningen nævnt lokaler på Edith Rodes Vej 4, som pt. er ledige. Lokalerne ligger i en afstand af ca. 300 m i fugleflugtslinje fra ByOasen. Det er dog blevet afklaret, at disse lokaler skal renoveres i 2023, hvilket betyder, at de ikke udgør en permanent mulighed.

Ny personalepavillon på ByOasens område

Teknik- og Miljøforvaltningen har foreslået en løsning for personalefaciliteter, der indrettes i en standardpavillon på 40 m^2, der opsættes på ByOasens område. Denne løsning vil betyde, at personalet er til stede på selve den bemandede legeplads på samme måde som på kommunens

øvrige bemandede legepladser med den tilstedeværelse og synlighed, som forvaltningen vurderer som betydningsfuld for den pædagogiske indsats og for københavnernes oplevelse af en bemandet legeplads. Der vil være plads til pædagogiske materialer mv. i en sådan pavillon. Med denne løsning sikres en fremtidssikret løsning, hvor synergien ved at genetablere legepladsen samtænkes med etableringen af personalefaciliteterne. Hvis der skal opnås den fulde synergi skal denne løsning besluttes ved forhandlingerne om Budget 2022, da oprensning og genetablering af den bemandede legeplads finder sted i 2022.

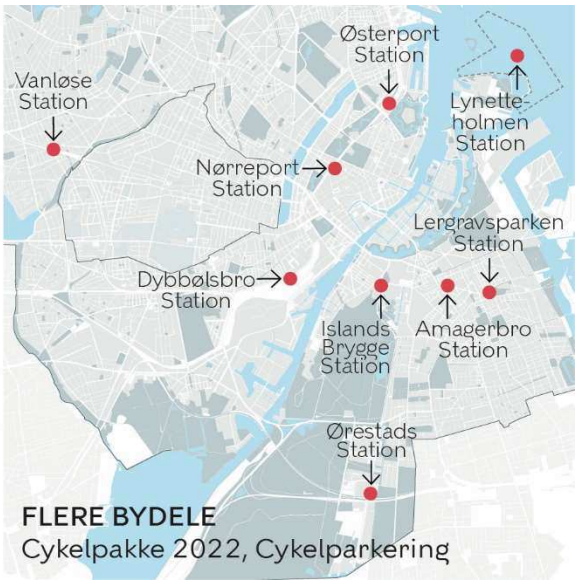
Prisen for opstilling af en ny standardpavillon er opgjort til 2,1 mio. kr.



Den røde markering angiver den foreslåede placering af en personalepavillon på ByOasens område i De Gamles By

Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Økonomiforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen.

TM23j Medfinansiering af cykelparkering ved trafikknudepunkter, flere bydele



Baggrund

Flere steder i København er der for få cykelparkeringspladser til at kunne imødekomme københavnernes behov for cykelparkering. Da bedre cykelparkering er én af flere forudsætninger for at få flere københavnere til at cykle, er der i *Fællesskab København* en målsætning om, at 70 % af københavnerne skal være tilfredse med mulighederne for cykelparkering i 2025. Imidlertid var det i 2020 kun 44 % af københavnerne, der var tilfredse med mulighederne for at parkere cyklen.

I *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025* indgår en række initiativer, der kan igangsættes for at forbedre københavnernes mulighed for at parkere cyklen, samt imødekomme de øvrige udfordringer i forhold til tilgængelighed og ophold, der i dag forårsages af manglende cykelparkeringskapacitet. Dette budgetnotat indeholder et samlet initiativ om medfinansiering ved trafikknudepunkter, som skal forbedre københavnernes mulighed for cykelparkering. Initiativet flugter med prioriteringsplanen for Cykelparkering.

Rettidig omhu
Trafikstyrelsen har givet tilsagn om støtte til 50 % af udgifterne, svarende til 3,4 mio. kr., til en række initiativer relateret til cykelparkering. Støtten skal, for at komme til udbetaling, modsvares af et tilsvarende beløb fra Københavns Kommune i 2022. Tilsagnet afhænger således af, at der afsættes midler til initiativerne i Budget 2022.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 17. august 2020 ansøgt og efterfølgende opnået tilsagn om medfinansiering på 50 % af udgifterne til cykelparkeringsprojekter fra "Pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik" administreret af Trafikstyrelsen, såfremt Københavns Kommune afsætter finansiering til de resterende 50 %. Københavns Kommunes andel af initiativet udgør 3,4 mio. kr.

Initiativet omfatter anlæg af 757 nye cykelparkeringspladser ved syv stationer i København samt forbedring af tilgængeligheden til eksisterende cykelparkeringspladser

og forundersøgelser til kommende cykelparkeringsprojekter. Initiativerne er udvalgt i dialog med DSB og Metroselskabet samt i henhold til *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025*.

Initiativet indeholder en række delinitiativer, som er specificeret neden for. Delinitiativerne, som er omfattet af budgetnotatet, har indgået i en samlet ansøgning til Trafikstyrelsen, som har givet tilsagn på dette grundlag. Hvis det besluttes at tildele midler til nogle delinitiativer ved Budget 2022, men ikke til andre, vil dette betyde en projektændring, som skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Anlæg af cykelparkering
Der er givet tilsagn fra Trafikstyrelsen om støtte til anlæg af cykelparkeringspladser ved Amagerbro St. (165 pladser), Lergravsparkens St. (80 pladser), Islands Brygge St. (95 pladser), Ørestads St. (175 pladser), Dybbølsbro St. (32 pladser), Nørreport St. (25 pladser) og Tronhjems Plads ved Østerport St. (140 pladser).

Forbedrede adgangsforhold til cykelkældre ved metrostationer
Der er givet tilsagn fra Trafikstyrelsen om støtte til et projekt om forbedrede adgangsforhold til cykelkældre ved metrostationer i form af nye cykelslisker, inkl. forsøg med afprøvning af automatiske slisker. Det præcise antal stationer afhænger af, hvilke typer slisker, der vælges, hvilket vil blive besluttet i tæt dialog med Metroselskabet. Det forventes, at der vil kunne etableres automatiske cykelslisker ved to metrostationer og børsteslisker (dvs. slisker med børster, som yder let modstand, når man trækker sin cykel ned ad trappen) ved 4-6 metrostationer.

Forundersøgelser vedr. kommende metrostationer
Der er givet tilsagn fra Trafikstyrelsen om støtte til forundersøgelser vedr. forbedrede cykelparkeringsforhold ved Vanløse St., forbedret cykelparkering ved de kommende metrostationer på metrostrækningen til Lynetteholmen samt af fuldautomatisk cykelparkering ved fremtidig kapacitetsudvidelse af cykelparkering ved Nørreport Station.

Konsekvenser for bilparkeringspladser ved anlæg af cykelparkering

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
21	Grøn (Tronhjems Plads)	90 % (kl. 17.00)	6	0
61	Blå (Reberbanegade)	113 % (kl. 17.99)	3	0

Ingen af delinitiativerne har konsekvenser for træer.

Delinitiativerne vedr. forbedrede adgangsforhold til cykelkældre samt forundersøgelser har ikke konsekvenser for bilparkering.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativet vil bidrage til opfyldelse af målet i *Fællesskab København 2025* om, at 70 % af københavnerne er tilfredse med mulighederne for cykelparkering i 2025, hvor status i

2020 var, at 44 % af københavnerne er tilfredse hermed. Gennem bedre cykelparkering og bedre muligheder for at kombinere cykel med kollektiv transport vil initiativet ligeledes bidrage til mere overordnede mål om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel i *Kommuneplan 2019, KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København 2025* samt *Københavns Cykelstrategi 2011-2025*.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,8 mio. kr. (inklusive medfinansiering for 3,4 mio. kr.) i perioden 2022-2023. Der skal som en konsekvens af initiativet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til service og renhold af de cykelstativer, der opsættes som følge af initiativet.

Initiativet forventes løbende ibrugtaget frem mod december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Medfinansiering af cykelparkering ved trafikknudepunkter						
- Anlæg	Anlæg	6.300	520			6.820
- Afledt drift og vedligehold	Service		55	55	55	165
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	59	117	117	117	410
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-59	-117	-117	-117	-410
Udgifter i alt		**6.300**	**575**	**55**	**55**	**6.985**
Ekstern medfinansiering	**Anlæg**	**-3.150**	**-260**	**0**	**0**	**-3.410**
KK nettoudgifter i alt		**3.150**	**315**	**55**	**55**	**3.575**
Anlægsmåltal i alt		**6.300**	**520**	**0**	**0**	**6.820**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 7 % til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

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

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern)	TMU	2000	1.243	257			1.500	1.500*
- Udførsel (ekstern)	TMU	2000	3.032				3.032	3.032*
- Udgifter til bygherreorganisation[1]	TMU	2000	2.025	263			2.288	2.288*
Anlægsudgifter i alt			**6.300**	**520**			**6.820**	**6.820***
Anlægsindtægter								
- Ekstern medfinansiering	TMU	2000	-3.150	-260			-3.410	-3.410
Anlægsindtægter i alt			**-3.150**	**-260**			**-3.410**	**-3.410**
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000		55	55	55	165	
Afledte serviceudgifter i alt				**55**	**55**	**55**	**165**	
Afledte servicemåltals-effekter								
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010	59	117	117	117	410	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**59**	**117**	**117**	**117**	**410**	
Finansposter								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-59	-117	-117	-117	-410	
Finansposter i alt			**59**	**117**	**117**	**117**	**410**	

[1]De interne udgifter til bygherreorganisationen i dette projekt er ikke genberegnet efter den vedtagne model for finansiering af bygherreorganisationen. Det er en forudsætning for at få medfinansieringen fra Trafikstyrelsen, at Københavns Kommune afsætter en tilsvarende bevilling til projektet.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

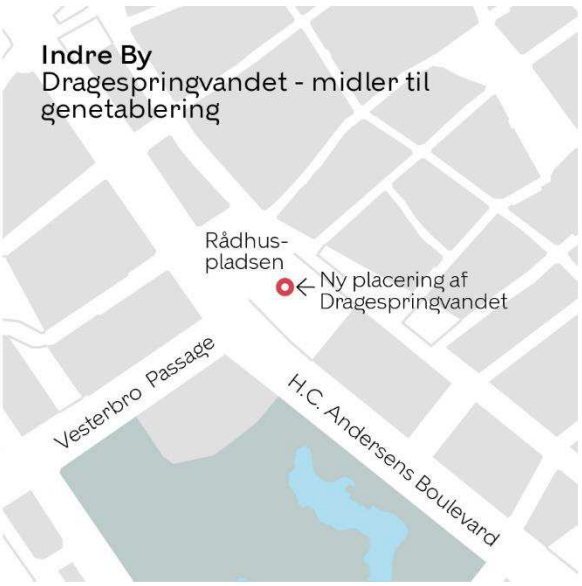
Høring

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 initiativet, som er omfattet af dette budgetnotat.

TM97 Dragespringvandet, Indre By – tillægsbevilling til genetablering



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede 21. november 2016, at Dragespringvandet i forbindelse med færdiggørelsen af metroforpladsen på Rådhuspladsen i 2019 skal flyttes til en anden og mere central placering på Rådhuspladsen og genetableres med den oprindelige ydre kumme. Der er i Budget 2020 bevilliget 11,5 mio. kr. til flytning og genetablering af Dragespringvandet, hvoraf 4,9 mio. finansieres af Københavns Kommune og 6,6 mio. kr. ekskl. fondsmoms finansieres via Aage og Johanne Louis-Hansens Fond. Teknik- og Miljøforvaltningen har afsluttet etape 1, jf. bilag 1, som indebærer nedtagning af Dragespringvandet på Rådhuspladsen. Anlægsprojektet vurderes at være underfinansieret, og der er sket en fordyrelse, hvorfor der søges en tillægsbevilling, således at Dragespringvandet kan genetableres på Rådhuspladsen.

Rettidig omhu
Budgetnotatet kategoriseres som rettidig omhu, da Københavns Kommune mister 6,6 mio. kr. i ekstern medfinansiering, hvis ikke der afsættes en tillægsbevilling til genetablering af Dragespringvandet.

Projektet vurderes at være underfinansieret med 5,1 mio. kr. som følge af, at budgetter til rådgivning, arkæologiske undersøgelser, renovering af bronzemonument, etablering af underjordisk teknikrum samt intern løn har vist sig at være estimeret for lave, samt grundet højere udbudspriser end estimeret i budgetterne. Da projektet mangler tildeling af bevilling for at kunne gennemføres, er projektet pt. sat i bero. Berosættelsen medfører, at genetableringen af springvandet forsinkes og dermed ikke kan færdiganlægges inden afholdelsen af Tour de France. Derfor anbefaler forvaltningen, at projektet først genoptages efter Tour de France med henblik på at sikre, at Rådhuspladsen ikke er en byggeplads under eventet. Denne tidsforskydning medfører en merudgift på 3 mio. kr., heraf udgifter på ca. 0,5 mio. kr., såfremt bronzemonumentet skal opbevares i bronzestøberens alarmsikrede område i op til et år, samt genudbud af konstruktions- og anlægsantreprisen. På baggrund af de højere priser fra andre bydende ved første udbud, samt en generel større stigning i materialepriser, vurderes et genudbud at blive 2,5 mio. kr. dyrere. Det er derfor forvaltningens vurdering, at udsættelsen af etape 2 til efter afholdelse af Tour de France medfører en samlet merudgift på ca. 3 mio. kr. Derudover

kommer der udgifter på 1,1 mio. kr. til finansiering af bygherreorganisationen, hvilket betyder, at der i alt søges om 9,2 mio. kr. til genetableringen.

Forvaltningen kan derfor ikke udføre etape 2, jf. bilag 1, med ibrugtagning maj 2022, som planlagt forud for Tour de France i juli 2022. Det vurderes ikke muligt at søge flere midler fra fonden. Forvaltningen har igangsat de aktiviteter, der er mulige inden for den gældende bevilling, men afventer beslutning om tillægsbevilling før etablering af nyt underjordisk teknikrum påbegyndes. Såfremt der ikke bevilges flere midler, vil monumentet blive opmagasineret på en af forvaltningens materialepladser, indtil den fornødne finansiering er på plads, og forvaltningen vil indstille projektet annulleret til Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen. Såfremt projektet ikke modtager tillægsbevilling og i stedet annulleres, vil finansiering fra fonden bortfalde. Aktiviteterne, der er igangsat inden for bevillingen, uddybes nedenfor.

Indhold

Flytning og genetablering af Dragespringvandet udføres som fem fagentrepriser, herunder nedriver, stenhugger til renovering af granitelementer, bronzestøber til renovering af bronzemonument, entreprenør til etablering af nyt underjordisk teknikrum samt entreprenør til springvandsteknik. Fagentrepriserne udføres af specialister indenfor alle fag for at sikre den bedste kvalitet af Dragespringvandets delelementer. De fem udbud af fagentrepriser er gennemført, og der er indgået aftaler med tre fagentreprenører inden for den eksisterende bevilling, herunder nedtagning af Dragespringvandet, som er afsluttet, samt stenhugger- og bronzestøberentrepriserne, som begge forventes afsluttet med renoveringerne primo 2022.

Tabellen herunder viser fagentrepriser og aktiviteter, hvor projektet er underfinansieret:

Fagentrepriser /Aktiviteter	**Arbejder**	**Oprindeligt budget mio. kr.**	***Merudgifter mio. kr.**	**Budgetestimat i alt mio. kr.**
Rådgivning	Underfinansieringen skyldes, at der i det oprindelige budget ikke var afsat midler til, at projektet udbydes som fagentrepriser.	2,0	0,8	2,8
Bronzestøber	Underfinansieringen skyldes nødvendige ekstraarbejder til forstærkninger og sikring af vandtæt monument som først er blevet kendt efter demontage og afrensning	3,0	1,0	4,0
Anlæg og konstruktion	Underfinansieringen skyldes, at det billigste tilbud ligger 2,8 mio. kr. over projektets budget på 4 mio. kr. for anlægs- og konstruktionsentreprisen. Det er særligt byggepladsetablering og -drift, el og belysning, afgravning og bortskaffelse, etablering og drift af byggegrube samt afvanding, der er estimeret for lavt.	4,0	2,8	6,8
Arkæologiske undersøgelser	Underfinansieringen skyldes, at der på baggrund af drøftelser med Københavns Bymuseum forventes højere udgifter til arkæologiske udgravninger og afrapportering end tidligere estimeret.	0,5	0,5	1,0
Udsættelse	Omkostninger ved at sætte projektet standby til afklaring af anlægsbevilling og efter afviklingen af Tour de France	0	3,0	3,0

Udgifter til bygherreorganisation		-	1,1	1,1
Merudgift i alt		**9,5**	**9,2**	**18,7**

*Den samlede merudgift er fordelt mellem de enkelte poster ud fra den aktuelle prognose og det forventede forbrug, hvorfor der kan komme enkelte forskydninger imellem posterne på de enkelte fagentrepriser og aktiviteter.

Forvaltningen har undersøgt forskellige muligheder for at reducere udgifterne, herunder foretaget justeringer ifm. kommende gravearbejder, jordhåndtering/deponi og grundvandssænkning mv. i forbindelse med anlæggelse af teknikrummet under Dragespringvandet. Det vurderes dog ikke muligt at reducere udgifter yderligere. Forvaltningen har orienteret Aage og Johanne Louis-Hansens Fond om udsættelsen.

Forvaltningen afslutter de arbejder, der kan færdiggøres på de igangværende fagentrepriser, herunder stenhugger og bronzestøber, og igangsætter forberedelserne forbundet med genudbud af anlægs- og konstruktionsentreprisen. Denne entreprise igangsættes til september 2022, såfremt der bevilliges tillægsbevilling, som kan dække projektets underfinansiering og udgifter forbundet med udsættelsen af projektet. Såfremt der ikke bevilges flere midler, vil forvaltningen opmagasinere monumentet, indtil den fornødne finansiering til projektet er på plads. I dette tilfælde vil fondens tilbud om donation bortfalde, hvorved fondens donation på 6,6 mio. kr. ekskl. fondsmoms ikke kommer til udbetaling. Fonden har dog tilkendegivet, at tilsagnet om donation er forlænget indtil udgangen af juni 2023, men det er en betingelse, at projektet er afsluttet juni 2023, for at fonden udbetaler medfinansieringen. Når bronzestøber og stenhugger har afsluttet arbejderne på værkstederne, og projektet sættes på pause til efter Tour de France, forventes det, at der har været et forbrug på ca. 7,5 mio. kr. af de afsatte 11,5 mio. kr.

Overordnede målsætninger og effekter

Dragespringvandet vil med den nye placering komme til at indtage en mere fremtrædende placering i byrummet, ligesom især den ydre kumme vil give nye opholdsmuligheder og bidrage til, at fontænen bliver et naturligt samlingspunkt i lighed med nogle af byens andre springvand. Dette vil bidrage til målsætningen i "Fællesskab København" om, at københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,2 mio. kr. i perioden 2022-2023Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i maj 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. - 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Tillægsbevilling til genetablering	Anlæg	3.110	6.051			9.161
Udgifter i alt		**3.110**	**6.051**			**9.161**

Risikovurdering
Da forvaltningen har en indikation af, hvad tilbudspriser på anlægs- og konstruktionsdelen forventes at blive, er den overordnede risikovurdering, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 4% af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	150	250			400	400*
- Udførsel (ekstern)	2000	2.600	5.100			7.700	7.700*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	360	701			1.061	*
Anlægsudgifter i alt		**3.110**	**6.051**			**9.161**	**8.100***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

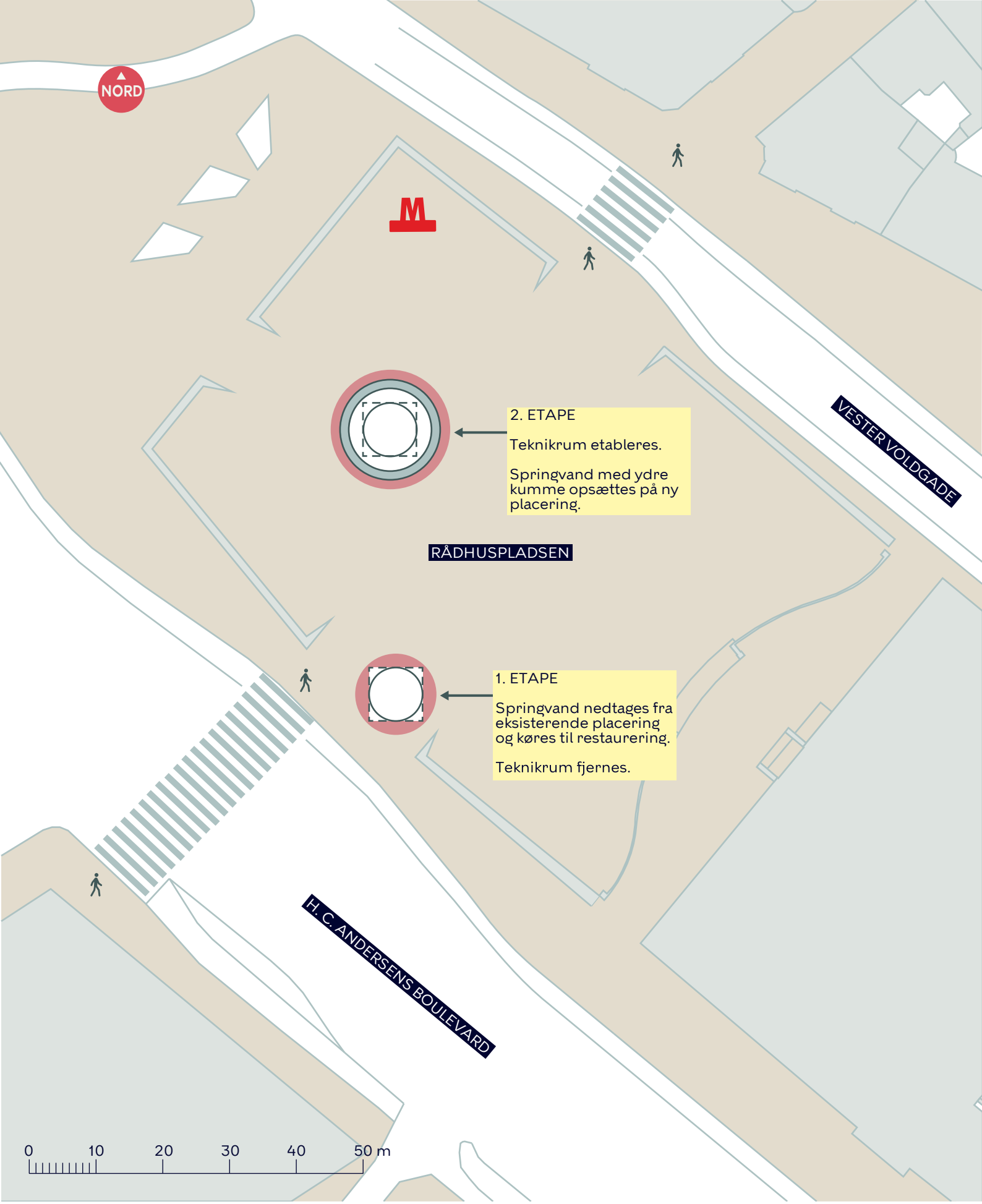
Høring

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

Tidligere afsatte midler
Der blev ved Budget 2020 afsat 11,5 mio. kr. på anlæg til flytning af Dragespringvandet, hvoraf 4,9 mio. finansieres af Københavns Kommune og 6,6 mio. kr. ekskl. fondsmoms finansieres via Aage og Johanne Louis-Hansens Fond.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**	**2021**	**2022**
Budgetaftale 2020	4.500	5.200	1.800
Afsatte midler i alt	**4.500**	**5.200**	**1.800**

Bilag
Bilag 1. Kortbilag



Springvand (ca. 80 m²)

Springvand med ydre kumme (ca. 150 m²)

Teknikrum (ca. 60m²)

Arbejdsareal

DRAGESPRINGVANDET

Midler til genetablering

Skitse

BILAG 1

KØBENHAVNS KOMMUNE

TM51 Sigynsgade og Krakas Plads – trygt, grønt og aktivt byrum (Forandringsplan Aldersrogade), Nørrebro

Baggrund

Både Sigynsgade og Krakas Plads grænser op til det udsatte boligområde 'Aldersrogade', der er på statens ghettoliste og er i risiko for at blive betegnet 'hård ghetto' i december 2021. Sigynsgade og Krakas Plads fremstår nedslidte og er præget af utryghed og få rekreative og velfungerende offentlige byrum. Særligt i den østlige ende af Sigynsgade og på Krakas Plads er der udfordringer med grupper af unge, der skaber utryghed og uro, og området er kendetegnet ved mange overvågningskameraer og pigtrådshegn, der skal holde uvedkommende ude fra gårdrum o.l. Krakas Plads fremstår desuden usammenhængende med belægninger i skiftende kvalitet og enkelte fitness- og legeredskaber, der sjældent benyttes.

Ved at tilføre mere aktivitet, byliv og tryghed til Sigynsgade og Krakas Plads kan der bidrages positivt til områdets attraktivitet og skabes et nyt socialt mødested for beboere og besøgende. Samlet set kan Sigynsgade/Krakas Plads blive et markant byrum med en særlig atmosfære, der kan være en attraktion for hele byen.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder to initiativer for hhv. Sigynsgade og Krakas Plads, som kan vælges individuelt eller samlet, og som vil løfte Sigynsgade og Krakas Plads til et mere trygt og aktivt by- og gaderum med mulighed for leg, ophold og aktivitet særligt målrettet kvarterets familier og børn.

Eftersom de aktuelle tryghedsudfordringer både knytter sig til Sigynsgade og Krakas Plads forventes den største effekt at kunne opnås, hvis begge initiativer gennemføres samlet. Begge initiativer vil blive videreudviklet og konkretiseret yderligere sammen med kvarterets beboere og brugere i regi af den kommende områdefornyelse i kvarteret, ligesom projektet koordineres med det igangværende lokale kunstprojekt i den østlige ende af Sigynsgade.

Et aktivitets- og tryghedsskabende løft af Sigynsgade og Krakas Plads indgår i *Forandringsplan for Aldersrogade* (TMU 31. maj 2021) (Bilag 1). Forandringsplanen er udarbejdet i tæt dialog med boligselskaberne Bo-VITA og VIBO og sætter en strategisk retning for udvikling af det udsatte boligområde med henblik på at skabe en varig positiv udvikling. Begge boligselskaber planlægger ligeledes store investeringer i boligområdet i

de kommende år, som bl.a. skal sikre tidssvarende og attraktive boliger, forbedring af de bolignære uderum og tilførsel af nye boliger med flere ejerformer.

Initiativ 1: Sigynsgade – etablering af tre mindre byrum, mere bynatur og bedre forhold for cyklister og fodgængere (12,2 mio. kr.)
Med Initiativ 1 gennemføres et tryghedsskabende og bylivsfremmende løft af Sigynsgade fra Rovsingsgade til Krakas Plads med fokus på bedre forhold for børnefamilier og bløde trafikanter.

Der etableres en sammenhængende løsning på Sigynsgade med tre mindre byrum, der kan understøtte et mere levende og trygt byliv:

- Det første byrum etableres på den nordlige side af Sigynsgade ved at udvide fortovsarealer udfor det kommunale dagtilbud Krible Krable. Her indrettes et byrum med forskellige lege- og aktivitetsfaciliteter, der både kan bruges af børnene i daginstitution og af kvarterets børnefamilier. Teknik- og Miljøforvaltningen vil inddrage dagtilbuddets ansatte og forældre i den konkrete udformning af byrummet, ligesom muligheden for at erstatte dagtilbuddets eksisterende hegn mod Sigynsgade med en mere åben løsning vil blive undersøgt.
- Det andet byrum vil også blive etableret på den nordlige side af Sigynsgade udfor nr. 7-13. Også her udvides fortovsarealet med henblik på at gøre plads til opholds- og aktivitetsfremmende inventar som fx legeredskaber, forhindringsbane eller parkour.
- Det tredje byrum etableres på det sydvestlige hjørne af Sigynsgade og Rovsingsgade, hvor der tilføres begrønning og opholdsmuligheder i form af fx plantebede og københavnerbænke.

De tre byrum udvikles således, at der sikres en trafikal sammenhængende løsning i området. Herudover tilføres Sigynsgade et generelt løft med genopretning af københavnerfortovene på begge sider af vejen, opstribning af parkeringsbåse og omdannelse af Sigynsgade til cykelgade, hvor der fortsat vil være mulighed for bilkørsel, men trafikken afvikles på cyklisternes præmisser. Et større flow af gennemkørende cyklister (fra fx Superkilen) af Sigynsgade vil ligeledes bidrage til en øget tryghedsfølelse i området.

Der plantes fem nye træer, så der i alt bliver 17 træer i projektområdet. Der fældes ikke træer som konsekvens af projektet.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
12	0	Op til 5	Op til 17

Der nedlægges op til 40 ud af projektområdets 117 bilparkeringspladser. Nedlæggelse af parkeringspladser sker som følge af fortovsudvidelserne, der er nødvendige for at etablere to af de tre byrum i Sigynsgade, samt evt. justeringer af parkeringspladserne overfor disse byrum.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
117	Gul zone	Kl. 12: Under 80 %	Op til 40	0

		Kl. 17: Under 80 % Kl. 22: Over 100 %		

Initiativ 1 har ikke konsekvenser for antallet af cykelparkeringspladser.
Teknik- og Miljøudvalget forventes at få forelagt indstilling om godkendelse af projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler i efteråret 2023.

Tilvalg til initiativ 1. Etablering af 24 erstatningsparkeringspladser (4,3 mio. kr.)
Der kan etableres 24 erstatningsparkeringspladser i form af skråparkering på Valkyriegade (gul zone). For at etablere de 24 parkeringspladser skal der tilføres yderligere 4,0 mio. kr. til projektet.

Initiativ 2: Krakas Plads – tryghed, byliv og begrønning (10,3 mio. kr.)
Med Initiativ 2 gennemføres et samlet løft af Krakas Plads med henblik på at skabe et trygt, aktivt mødested for kvarterets beboere. Initiativet vil spille sammen med forandringsplanens projekt om en ny aktiv stueetage med bl.a. lægepraksis, legestue og udadvendte beboeraktiviteter i General Motors Bygningen, der grænser op til Krakas Plads.

Krakas Plads løftes ved at tilføre belægninger og materialer af høj kvalitet, der kan skabe en sammenhængende plads helt ud til de omkringliggende boligblokke. Pladsen indrettes med mulighed for fx loppemarked og mindre arrangementer, ligesom den tilføres flere elementer, der fremmer leg, aktivitet og ophold i form af fx specialdesignede gyngestativer, forhindringsbaner, opholdsmøbler e.l.
Pladsen tilføres herudover mere grønt i form af flere træer og grønne områder med varieret bynatur som fx plantebede, buske e.l.

Det vil i forbindelse med udviklingen og projekteringen af projektet blive afdækket, om der er behov for, at den eksisterende belysning på pladsen suppleres med yderligere tryghedsskabende belysning i form af fx belysningsmaster med spots, der skal modvirke uønsket ophold i aften- og nattetimerne.

Det vil fortsat være muligt for cyklister at køre over Krakas Plads mellem Sigynsgade og krydset Vermundsgade/Haraldsgade.

Både Bo-Vita og kvarterets beboere vil blive inddraget i den fremadrettede indretning af pladsen.

Initiativ 2 har ikke konsekvenser for antallet af cykelparkeringspladser eller bilparkeringspladser. Der plantes op til fem nye træer, så der i alt bliver op til 10 træer i projektområdet. Der fældes ikke træer som konsekvens af projektet.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
5	0	Op til 5	Op til 10

Teknik- og Miljøudvalget forventes forelagt indstilling om godkendelse af projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler efteråret 2023.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen understøtter *Borgmesterforum for Udsatte Boligområder*s principper for håndtering af parallelsamfundslovgivningen i form af *Københavnermodellen* og de overordnede principper for udviklingen i udsatte boligområder.

Budgetnotatet understøtter ligeledes implementeringen af *Politik for Udsatte Byområder* ved at bidrage til visionen om, at København skal være en by uden udsatte byområder og milepælen om, at de udsatte byområder skal være halvt så udsatte i 2025 sammenlignet med 2017.

Budgetnotatet indgår i TM37 Arealplan for grønne områder (cover) og understøtter arealplanens vision om at alle københavnere i alle bydele, både nye og eksisterende, skal have let adgang til grønne områder, som er attraktive at bruge.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,8 mio. kr. i perioden 2022-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til drift af ny belysning, pleje af beplantning, drift og vedligehold af lege- og aktivitetsredskaber og belægninger samt øvrigt byrumsinventar, ud over øget renhold. Projektet forventes at kunne ibrugtages i december 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 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. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Sigynsgade – etablering af tre mindre byrum og bedre forhold for cyklister og fodgængere						
- Anlæg	Anlæg	679	735	10.801		12.215
- Afledt drift og vedligehold	Service				330	330
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service		123	164	164	451
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster		-123	-164	-164	-451
Initiativ 1 i alt		**679**	**735**	**10.801**	**330**	**12.545**
Tilvalg. Etablering af 24 erstatningsparkeringspladser i Valkyriegade						
- Anlæg	Anlæg	57	113	4.128		4.298
- Parkeringsindtægter	Service				-98	-98
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finans-poster				98	98
Tilvalg i alt		**57**	**113**	**4.128**	**0**	**4.298**
Initiativ 2. Krakas Plads – tryghed, byliv og begrønning						
- Anlæg	Anlæg	226	679	9.416		10.320
- Afledt drift og vedligehold	Service				390	390
Initiativ 2 i alt		**226**	**679**	**9.416**	**390**	**10.710**
Udgifter i alt		**961**	**1.527**	**24.345**	**720**	**27.553**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

En mindre del af Krakas Plads tilhører boligområdet 'Aldersrogade'. Anlæg på disse arealer er afhængig af, at der indgås aftale med Bo-Vita og afdelingsbestyrelsen, hvilket kan påvirke projektets tidsplan. Krakas Plads er et projekt i *Forandringsplan for Aldersrogade*, som er udviklet i tæt dialog med Bo-Vita, som bakker op om projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern), initiativ 1	TMU	2000	600	650	200		1.450	1.250*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	TMU	2000			9.350		9.350	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000	79	85	1.251		1.415	*
- Projektering (ekstern), tilvalg	TMU	2000	50	100	50		200	150*
- Udførsel (ekstern), tilvalg	TMU	2000			3.600		3.600	
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg	TMU	2000	7	13	478		498	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	TMU	2000	200	600	200		1.000	800*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	TMU	2000			8.125		8.125	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000	26	79	1.091		1.195	*
Anlægsudgifter i alt			**961**	**1.527**	**24.345**		**26.833**	**2.200***
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	TMU	1000				330	330	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000				390	390	
Afledte serviceudgifter i alt						**720**	**720**	
Afledte servicemåltals-effekter								
- Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 1	TMU	1010		123	164	164	451	
- Parkeringsindtægter, tilvalg	TMU	1010				-98	-98	

Afledte servicemåltals-effekter i alt				**123**	**164**	**66**	**353**	
Finansposter								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 1	ØU	2500		-123	-164	-164	-451	
- Statslig modregning af parkeringsindtægter, tilvalg	ØU	2500				98	98	
Finansposter i alt				**-123**	**-164**	**-66**	**-353**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

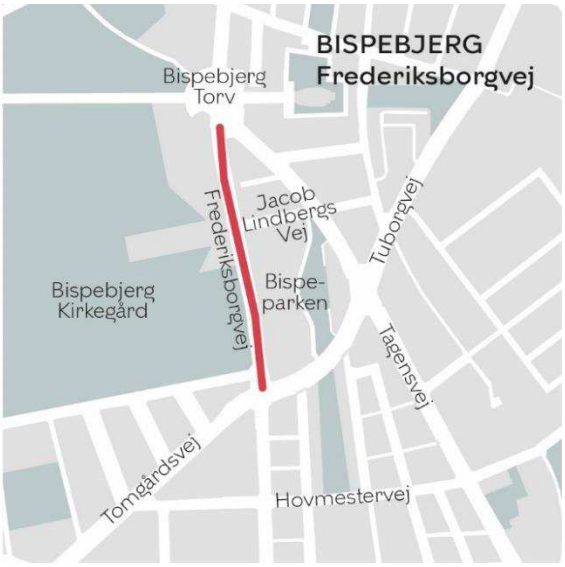
Med overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 3,7 mio. kr. til analyse og opstart i alle fem udpegede ghettoområder og i første omgang udarbejdelse af to forandringsplaner for hhv. Bispeparken og Aldersrogade.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2019**	**2020**	**2021**
Overførselssagen 2018-2019	3.700		
Afsatte midler i alt	**3.700**		

Bilag

Bilag 1. Forandringsplan Aldersrogade

TM53 Begrønning og fredeliggørelse af Frederiksborgvej Nord (Forandringsplan Bispeparken), Bispebjerg



Baggrund

Frederiksborgvej bidrager (sammen med Tuborgvej og Tagensvej) til at isolere Bispeparken fra det omkringliggende kvarter. Bispeparken har indtil 2020 været på statens ghettoliste. Frederiksborgvejs nordlige del (mellem Tuborgvej og Bispebjerg Torv) fremstår uattraktiv uden byliv eller grønt, og den brede vejprofil giver anledning til hensynsløs kørsel og forhøjet hastighed hos bilister, hvilket skaber usikre situationer for bløde trafikanter. Vejen har ringe krydsningsmuligheder, og københavnerfortovene på begge sider fremstår slidte, og enkelte steder ophører fortovet, hvilket giver et afbrudt forløb for fodgængere. Trafikken er ligeledes støjbelastende for boligerne i Bispeparken.

Desuden er der behov for at løfte områdets attraktivitet ved at styrke tryghed, byliv og sammenhæng med tilstødende byområder.

Indhold

Frederiksborgvej Nord er et projekt i *Forandringsplan for Bispeparken* (TMU 31. maj 2021) (Bilag 1). Forandringsplanen sætter en strategisk retning for udvikling af det udsatte boligområde med henblik på at skabe en varig positiv udvikling og er udarbejdet i tæt dialog med det almene boligselskab fsb.

Projektet indebærer, at dele af vejstrækningen omdannes til et grønt og attraktivt by- og gaderum, der kan understøtte et godt byliv, forbedre trafiksikkerheden for bløde trafikanter og styrke den fysiske og sociale sammenhæng mellem Bispeparken, Bispebjerg Torv og Bispebjerg Kirkegård. Projektet vil også mindske støjbelastningen for Bispeparkens boliger og dermed gøre dem mere attraktive.

Disse elementer er omfattet af initiativ 1, som er et basisinitiativet. Budgetnotatet indeholder desuden et tilvalg i form af initiativ 2, der vil udvide omdannelsen til hele vejstrækningen. Initiativ 2 forudsætter initiativ 1.

Den konkrete udformning af projektet vil blive konkretiseret yderligere i dialog med kvarterets brugere og beboere i regi af den kommende områdefornyelse.

Initiativ 1. Fredeliggørelse af Frederiksborgvej med byrum og bynatur fra Bispebjerg Torv til Jacob Lindbergs Vej (24,0 mio. kr. i anlæg)
Projektet bygger på et idéoplæg fra Tegnestuen Vandkunsten, som indgår i forandringsplan for Bispeparken. Med projektet omdannes strækningen mellem Jakob Lindbergs Vej og Bispebjerg Torv (240 meter) til et grønt, trygt og attraktivt by- og gaderum, der skal højne trafiksikkerheden og skabe et attraktivt mødested mellem Bispeparken, Bispebjerg Kirkegård og Bispebjerg Torv for kvarterets beboere og kirkegårdens besøgende.

Det nuværende vejforløb indsnævres på strækningen for at dæmpe biltrafikken, men med fortsat mulighed for bil- og cykeltrafik. Der etableres et 6-9 meter bredt byrum langs kirkegårdsmuren med dobbelte trærækker, opholds- og aktivitetsinventar, en mindre pladsdannelse, varieret bynatur og stemningsskabende belysning. På den resterende del af strækningen mellem Jacob Lindbergs Vej og Tuborgvej genoprettes det eksisterende fortov på begge sider af Frederiksborgvej, og der etableres et trafiksikkert krydsningspunkt udfor den nye indgang til Bispebjerg Kirkegård.

Byrummet indrettes med klare referencer til Bispebjerg Kirkegård i form af fx dobbelte trærækker, varieret bynatur og stemningsskabende belysning. Herudover tilrettes den eksisterende belysning i det nye byrum.

Der fældes ikke træer i initiativ 1, og der plantes ca. 28 nye træer.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
0	0	Ca. 28	Ca. 28

Der nedlægges op til 54 bilparkeringspladser ud af projektområdets 113 bilparkeringspladser. Nedlæggelse af bilparkeringspladser sker for at frigøre den nødvendige plads, der muliggør etablering af det 6-9 meter brede byrum langs kirkegårdsmuren. Det er ikke muligt at etablere erstatningsparkering på Frederiksborgvej eller sidevejene.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
113	Udenfor zone	Udenfor tælleområde	Op til 54	0

Der forventes som konsekvens af projektet etableret op til ca. 20 nye cykelparkeringspladser.

Initiativ 2: Fredeliggørelse af Frederiksborgvej med byrum og bynatur fra Jacob Lindbergs Vej til Tuborgvej (41,1 mio. kr. i anlæg inkl. initiativ 1)
Med tilvalget udvides fredeliggørelsen af Frederiksborgvej til også at gælde strækningen fra Jacob Lindbergs Vej til Tuborgvej (400 meter). Initiativ 2 forudsætter at initiativ 1 vælges.
Indsnævringen videreføres til Tuborgvej og byrummet langs kirkegårdsmuren forlænges til Skoleholdervej. På dele af strækningen etableres mindre pladsdannelser med mulighed for afholdelse af lokale arrangementer som fx loppemarked o.l.

Der etableres yderligere to trafiksikre krydsningspunkter for forgængere og trafikdæmpende foranstaltninger som fx hævede flader ved krydsningspunkterne.

Der fældes ikke træer i initiativ 2, og der plantes yderligere ca. 12 nye træer i tillæg til initiativ 1.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes (forventet)	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
Ca. 28 (efter gennemførelse af initiativ 1)	0	Ca. 12	Ca. 40

I initiativ 2 nedlægges yderligere et antal parkeringspladser ud over de parkeringspladser, som nedlægges i initiativ 1. Der vil samlet set i initiativ 1 og 2 nedlægges op til 113 bilparkeringspladser ud af projektområdets 113 bilparkeringspladser. Nedlæggelse af bilparkeringspladser sker for at frigøre den nødvendige plads, der muliggør etablering af det 6-9 meter brede byrum langs kirkegårdsmuren. Det er ikke muligt at etablere erstatningsparkering på Frederiksborgvej eller sidevejene.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden -for zone	Belægnings-procent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkerings-pladser, der anlægges i projektet (forventet)
Mindst 59 (efter gennemførelse af initiativ 1)	Udenfor zone	Udenfor tælleområde	Op til 113 (afhængig af hvor mange, som nedlægges i initiativ 1)	0

Det forventes, at Teknik- og Miljøudvalget får forelagt indstilling om godkendelse af projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler i efteråret 2023.

Overordnede målsætninger og effekter
Omdannelsen af Frederiksborgvej vil bidrage til at løfte det udsatte boligområde Bispeparken, så det fremadrettet holdes ude af statens ghettoliste. Projektet bidrager dermed både til at indfri målene i forandringsplanen for Bispeparken samt målet i *Politik for Udsatte Byområder* om, at de udsatte byområder skal være halvt så udsatte i 2025, som de var i 2017.

Budgetnotatet understøtter målsætningen i Kommuneplan 2019 om, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 m i vejledende gangafstand fra byens boliger til et grønt område. Budgetnotatet indgår i TM37 Arealplan for grønne områder (cover) og understøtter arealplanens vision om at alle københavnere i alle bydele, både nye og eksisterende, skal have let adgang til grønne områder, som er attraktive at bruge

Økonomi
Det samlede anlægsprojektet (begge initiativer) har estimerede anlægsudgifter på i alt 41,1 mio. kr. i perioden 2022-2025. I 2022 og 2023 er der udelukkende midler til projektering og bygherreorganisation. I 2024 og 2025 er der midler til både yderligere projektering samt udførsel af anlægsprojektet. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2025 og 1,7 mio. kr. årligt fra

2026 og frem til drift af belysning, til pleje af træer, drift og vedligehold af nyt inventar samt øget renhold.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i juli 2025. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings -område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Initiativ 1. Fra Bispebjerg Torv til Jacob Lindbergs Vej							
- Anlæg	Anlæg	1.640	1.074	18.944	2.375		24.034
- Afledt drift og vedligehold	Service				473	810	1.283
Udgifter i alt, initiativ 1		**1.640**	**1.074**	**18.944**	**2.848**	**810**	**25.317**
Initiativ 2. Fra Jacob Lindbergs Vej til Tuborgvej							
- Anlæg	Anlæg	339	1.074	3.534	12.158		17.106
- Afledt drift og vedligehold	Service				524	900	1.424
Udgifter i alt, initiativ 2		**339**	**1.074**	**3.534**	**12.682**	**900**	**18.530**
Udgifter i alt		**1.979**	**2.149**	**22.479**	**15.530**	**1.710**	**43.847**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet (begge initiativer) er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Erfaringer fra anlæg af den sydlige del af Frederiksborgvej har vist, at el- og gasledninger i jorden har besværliggjort plantning af træer i projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevil-ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern), initiativ 1	TMU	2000	1.450	950	300	250		2.950	2.400*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	TMU	2000			16.450	1.850		18.300	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	TMU	2000	190	124	2.194	275		2.784	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	TMU	2000	300	950		100		1.350	1.250*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	TMU	2000			3.125	10.650		13.775	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000	39	124	409	1.408		1.981	*
Anlægsudgifter i alt			**1.979**	**2.149**	**22.479**	**14.533**		**41.140**	**3.650***

Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	TMU	1000				473	810	1.283	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	TMU	1000				524	900	1.424	
Afledte serviceudgifter i alt						**997**	**1.710**	**2.707**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

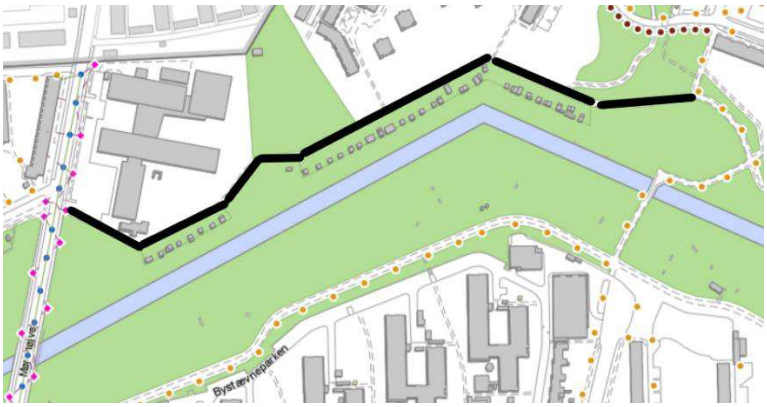
Med overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 3,7 mio. kr. til analyse og opstart i alle fem udpegede ghettoområder og i første omgang udarbejdelse af to forandringsplaner for hhv. Bispeparken og Aldersrogade.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2019**	**2020**	**2021**
Overførselssagen 2018-2019	3.700		
Budget 2021			
Afsatte midler i alt	**3.700**		

Henvisninger

Forandringsplan Bispeparken

TM55 Belysning på gang- og cykelsti mellem Tingbjerg-Utterslevhusene og Nørre Gymnasium, Brønshøj-Husum



Baggrund

Med dette budgetnotat foreslås etablering af belysning på gang- og cykelstien mellem Tingbjerg og Nørre Gymnasium.

Strækningen (vist på kortet) er den eneste vestgående gang- og cykelsti, der går ind og ud af Tingbjerg. Eftersom stien kan opleves utryg i mørke, kan borgerne føle sig nødsaget til at benytte store omveje for at komme ind og ud af Tingbjerg, som er et udsat byområde.

I forbindelse med undersøgelser til en fremtidige anlæggelse af en ny vej- og broforbindelse over Vestvolden, også kaldet Bystævneforbindelsen, forventes den nuværende forbindelse over volden at være midlertidigt lukket. Den nuværende forbindelse går fra Tingbjerg-Utterslevhusene og over volden til den belyste sti langs Bystævneparken. Anlæggelsen af Bystævneforbindelsen er endnu ikke besluttet endeligt, men mens det mulige arbejde pågår, vil den på kortet viste gang- og cykelsti være eneste sti ind og ud af området mod vest og derved eneste vej til Nørre Gymnasium fra Tingbjerg-Utterslevhuse.

Indhold

Projektet indebærer, at der etableres en tryghedsskabende lav stibelysning langs den ca. 600 m lange sti fra Tingbjerg-Utterslevhusene til Nørre Gymnasium. Formålet med oplysning af stien er at sikre en tryg og fremkommelig forbindelse for offentligheden. Ligeledes vil en ny oplyst sti medvirke til at binde bydelen bedre sammen – ikke kun om dagen, som den gør i dag, men i høj grad også i vinterhalvåret og efter mørkets frembrud.

Gang- og cykelstien benyttes bl.a. af bydelens gymnasieelever som en direkte vej til skole. I dag er stien helt mørklagt og omkranset af høje hække og buskads, og derved føles den meget utryg at færdes på for gående og cyklister efter mørkets frembrud.

Området nær Vestvolden, hvor stien løber langs, er fredet. For at imødekomme biodiversiteten, dyrelivet og fortidsmindebeskyttelsen, foreslås der etableret en nænsom naturbelysning langs stiens forløb. En lav stibelysning placeret med mellem 15-23 meters afstand på stiens vurderes at kunne oplyse stien tilstrækkeligt. Den lave stibelysning vurderes at kunne realiseres på baggrund af fredningen, da der er tale om belysning, der afskærmes fra den omkringliggende natur og ligeledes er lavere stibelysning, end der er givet fredningsdispensation til på stien på modsatte side af volden.

Belysning af stien vil øge fremkommeligheden på stien og give et bedre overblik over stiens forløb og således indgå som et tryghedsskabende løft af området. Samtidig overbelyses der ikke, og der vil fortsat være mulighed for at opleve den omkringliggende natur.

For at sikre en god løsning kræver valget af den endelige belysningsløsning en afklaring af lokale ønsker og interesser, herunder lokaludvalg, beboere/kolonihaveejere og borgere, der benytter stien.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativet understøtter målsætningen i *Politik for udsatte byområder* om, at udsatte byområder skal være trygge områder at bo, leve og færdes i.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til driftsaftalen med kommunens driftsentreprenør for belysning samt elforbrug.

Projektet forventes ibrugtaget i december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Anlæg	Anlæg	1.018				1.018
- Afledt drift og vedligehold	Service		30	30	30	90
I alt		**1.018**	**30**	**30**	**30**	**1.108**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Fredningsforhold herunder naturfredning og fortidsmindefredning samt inddragelse af lokale interessenter er væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici. Derfor skal der afsættes tid og midler til udfordringer og søgning om fredningsdispensation. Dette er inkluderet i tidsplanen. Såfremt projektet ikke opnår fredning og af den grund ikke vil kunne realiseres, vil projektet blive indstillet til annullering, hvorved uforbrugte midler tilbageføres til kommunekassen

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	100				100	100*
- Udførsel (ekstern)	2000	800				800	800*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	118				118	*
Anlægsudgifter i alt		**1.018**				**1.018**	**900**
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	1000		30	30	30	90	
Afledte serviceudgifter i alt			**30**	**30**	**30**	**90**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM57 Implementering af forandringsplaner for Bispeparken og Aldersrogade

Baggrund

Der blev i Overførelsessagen 2018-2019 afsat midler til analyse og opstart af forandringsplaner i fem områder, der var udpeget på statens ghettoliste. De første to forandringsplaner for Bispeparken og Aldersrogade er færdige og forelægges Borgerrepræsentationen den 24. juni 2021. Forandringsplanerne sætter den strategiske retning for udvikling af de to udsatte boligområder. De næste skridt er at implementere forandringsplanerne i samarbejde med områdernes øvrige aktører.

Med dette budgetnotat sikres en sammenhængende og fokuseret implementering af de mange projekter, der over de kommende år skal gennemføres i regi af forandringsplanerne.

Indhold

Der blev med Overførelsessagen 2018-2019 afsat midler til udviklingen af forandringsplanerne, men ikke til implementeringen af planerne. Erfaringerne fra implementeringen af fx udviklingsplanen i Tinbjerg viser, at der er et stort behov for at afsætte kommunale ressourcer til implementeringen. I Tingbjerg giver boligorganisationer og den private bygherre udtryk for, at det er centralt for at sikre fremdrift og lykkes med den fælles udviklingsplan.

Med dette initiativ sikres det, at forandringsplanernes projekter koordineres med de øvrige kommunale indsatser i områderne, og at den nødvendige dialog med boligorganisationer, beboere og områdernes øvrige interessenter fastholdes igennem hele implementeringsperioden. Initiativ indeholder ét årsværk i en treårig periode til at understøtte en effektiv og målrettet proces.

Der er blandt andet behov for at;

- Sikre at den strategiske retning og røde tråd fastholdes igennem hele forløbet med udvikling af forandringsplansprojekterne, fx nye byrum
- koordinere de fysiske helhedsplaner (renoveringer) i boligområderne
- koordinere med øvrige indsatser inden for Udsat By, fx boligsociale helhedsplaner og områdefornyelsen

- understøtte styregruppesamarbejdet mellem boligorganisationerne og kommunen
- understøtte samarbejdet på tværs af Københavns Kommunes fagforvaltninger, som er involveret i forandringsplansprojekter
- understøtte en god dialog med beboere og andre lokale interessenter og
- sikre, at viden og erfaringer videreføres til udviklingen af de to kommende forandringsplaner for Lundtoftegade og Hørgården.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativet understøtter visionen i 'Politik for Udsatte Byområder' om, at København skal være en by uden udsatte byområder og målet om, at de udsatte byområder skal være halvt så udsatte i 2025 sammenlignet med 2017.

Økonomi
Initiativet har estimerede serviceudgifter på i 0,7 mio. kr. årligt i 2022-2024. Initiativet forventes ibrugtaget ved udgangen af 2024.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Implementering af forandringsplaner	Service	687	687	687		2.061
Udgifter i alt		**687**	**687**	**687**		**2.061**

Risikovurdering
Initiativet vurderes som ukompliceret, og der afsættes derfor ikke midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter						
Implementering af forandringsplaner	1000	687	687	687		2.061
Serviceudgifter i alt		**687**	**687**	**687**	**0**	**2.061**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Med overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 3,7 mio. kr. til analyse og opstart af forandringsplaner for Københavns fem ghettoområder, startende med Bispeparken og Aldersrogade.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2019**
Overførselssagen 2018-2019	3.700
Afsatte midler i alt	**3.700**

Bilag

Bilag 1. Forandringsplan for Aldersrogade
Bilag 2. Forandringsplan for Bispeparken

TM5 Vedligeholdelsesefterslæb på legepladser

Baggrund

Besøgstallene på byens 130 offentlige legepladser er siden 2008 steget med ca. 30 %. I 2020-2021 har legepladserne samtidigt oplevet en stor stigning i besøgsantal på grund af Covid-19 situationen og legepladserne er i samme periode blevet anvendt intensivt af børneinstitutioner og skoler.

I Budget 2015 blev der afsat en midlertidig bevilling på 15,5 mio. kr. i alt til vedligeholdelse og sikkerhedstilsyn for perioden 2015-2018. Bevillingen er ikke blevet forlænget. Det har efterfølgende været nødvendigt at nedtage/lukke legeredskaber og trampoliner på grund af sikkerhedsrisiko. For at undgå en yderligere nedslidning af legepladserne og at flere defekte legeredskaber, trampoliner mv. må nedtages, er der behov for at afsætte varige midler til vedligeholdelse af byens legepladser.

Indhold

De københavnske legepladser er forskellige både i størrelse og indretning og byder på alt fra bemandede legepladser, kunstlegepladser, elektroniske legepladser til grønne naturlegepladser. Sliddet på byens legepladser er steget i takt med legepladsernes popularitet og den demografiske udvikling, hvor antallet af børn i legepladsalderen er steget. Samtidigt har Covid-19 situationen medført et øget brugertryk på legepladserne med et stort øget slid til følge.

Med bevillingen fra Budget 2015 på 15,5 mio. kr. for perioden 2015-2018 har det været muligt at vedligeholde legepladserne på et acceptabelt niveau i den pågældende periode. Da bevillingen imidlertid ikke er blevet forlænget, er nedslidningen, særligt set i lyset af det øgede brug af legepladserne, steget kraftigt, og kombineret med manglende vedligeholdelsesbudget har det betydet, at en del legeredskaber nu er nedtaget til gene for byens brugere.

Der er derfor behov for midler til håndtering af det øgede vedligeholdelsesefterslæb og løbende renovering af byens legepladser, for at der ikke skal nedtages yderligere legeredskaber. Dertil er den store bemandede naturlegeplads i Valbyparken på grund af sin popularitet meget nedslidt, og det er nødvendigt at udskifte legeredskaberne, da det ellers vil være nødvendigt indenfor 1-2 år at lukke legepladsen. Manglende løbende vedligeholdelse medfører, at renoveringsopgaven bliver dyrere på sigt.

Initiativ 1. Løbende renovering af byens legepladser (6,0 mio. kr. i drift i 2022, 5,6 mio. kr. i drift i 2023 og 4,0 mio. kr. i drift fra 2024 og frem)
På baggrund af det eksisterende vedligeholdelsesbehov er det nødvendigt at afsætte vedligeholdelsesmidler for at imødekomme det løbende vedligeholdelsefterslæb på byens legepladser.

Legepladserne er blevet gennemgået af en ekstern sikkerhedsinspektør og forvaltningen har på baggrund af denne gennemgang samt internt kendskab til legepladsernes tilstand kortlagt vedligeholdelsefterslæbet og udarbejdet et overblik over renoveringer af legepladser for 2022-2027. Renovering af legepladserne vil ske, så dem med størst behov renoveres først, jf. bilag 2. Naturlegepladsen i Valbyparken er på grund af sin størrelse og meget nedslidte tilstand ikke indeholdt i initiativ 1, men behandles særskilt i initiativ 2. Forvaltningen har estimeret behovet på baggrund af hidtidige udgifter til eksterne leverandører, som har udført renoveringsopgaver, jf. bilag 1, og estimatet er således et udtryk for markedets priser.

For nogle trampoliner er der lovpligtigt tilsyn og for alle legeredskaber gælder, at hensynet til borgernes sikkerhed og kommunens erstatningsansvar gør det nødvendigt at gennemføre tilsyn og udbedring, hvis udstyret ikke skal afspærres eller nedtages.
Inden for den eksisterende driftsramme kan der kun udføres mindre vedligeholdelsesarbejder som eksempelvis udskiftning af en gynge, mindre reparationer af hegn og inventar mv. samt mindre udbedringer efter sikkerhedstilsyn.

Hvis der ikke tilføres driftsmidler til området, vil der ske en fortsat nedslidning, og det vil løbende blive nødvendigt at nedtage/lukke yderligere legeredskaber, som det er sket i 2019 og 2020. Det kan tillige blive nødvendigt helt at lukke nedslidte legepladser. På nuværende tidspunkt er ca. 10 redskaber lukket, bl.a. svævebanen på den bemandede legeplads i Enghaveparken. Forvaltningen estimerer på baggrund af tilsynet med legepladserne i foråret 2021, at der er risiko for at yderligere 50-100 legeredskaber, trampoliner, hegn mv. vil blive lukket eller afspærret i 2021-2022 grundet deres meget nedslidte tilstand, hvis der ikke tilføres driftsmidler.

Initiativ 2. Renovering af naturlegepladsen i Valbyparken (7,8 mio. kr. i anlæg og 0,4 mio. årligt i drift)
Med sine 25.000 m^2 er legepladsen i Valbyparken Københavns Kommunes største naturlegeplads. Legepladsen er bemandet og er en af de mest besøgte legepladser i byen. Der er udfoldelsesmuligheder og naturudfordringer for børn i alle aldre, og børn i kørestol kan også bruge legepladsen. Natur- og friluftsoplevelser er efterspurgt af byens børnefamilier og skoler, og her tilbyder naturlegepladsen de ønskede aktiviteter (bålaktiviteter, smådyrssafari, snitterier, geocaching, ro til fordybelse samt leg og bevægelse). Naturlegepladsen nyder international anerkendelse for sit arkitektoniske udtryk og syn på børn og leg i naturen. I 2023 er der World Congress of Architects, UIA2023CPH, hvor Naturlegepladsen oplagt kunne stå som fyrtårn for den nordiske pædagogik og legepladstænkning.

Legepladsen er ca. 20 år gammel og er på grund af den store popularitet nu så nedslidt, at det er nødvendigt med en renovering og udskiftning af legepladsens mange elementer. Renoveringen af legepladsen vil bl.a. omfatte renovering/udskiftning af den cirkulære plankebro der forbinder hele legepladsen, renovering af den populære bålhytte, nye trækanter, renovering af sansetårne samt øvrige legeelementer. Ved renoveringen vil der blive lagt vægt på at bruge holdbare materialer. Desuden vil tilgængelighed og universelt design i videst muligt omfang blive indarbejdet.
Hvis der ikke tilføres midler til legepladsen, kan det blive nødvendigt at lukke legepladsen indenfor 1-2 år.

Forvaltningen vil foretage en nærmere gennemgang af elementerne på legepladsen, hvorefter en renovering og udskiftning vil blive detailplanlagt og udført løbende, så legepladsen har mulighed for at holde åbent samtidig med, at den er under renovering. Forvaltningen har estimeret behovet på baggrund af hidtidige udgifter til eksterne leverandører, som har udført renoveringsopgaver, jf. bilag 1, inklusive et tillæg på 6,5 % grundet de aktuelt stigende priser på træ, som der vil gøres stor brug af til renoveringen af naturlegepladsen. Estimatet er således et udtryk for forvaltningens samlede vurdering af markedets aktuelle priser.

Overordnede målsætninger og effekter
En løbende istandsættelse af de københavnske legepladser vil fremover sikre den opbyggede legepladskapital i København og bidrage til københavnernes oplevelse af en velholdt og tryg by samt bidrage til målet i *Fællesskab København* om, at Københavnerne skal bruge byen mere.

Økonomi
Initiativ 1 har estimerede serviceudgifter på 6,0 mio. kr. i 2022, 5,6 mio. kr. i 2023 og 4,0 mio. kr. årligt i 2024 og frem til løbende renovering af byens legepladser. På grund af det øgede efterslæb i 2019 og 2020 efter bevillingsudløb er beløbet højere i 2022 og 2023 for at indhente den mest nødvendige renovering på byens 130 legepladser. Renoveringen forventes igangsat i januar 2022 og ibrugtaget løbende herefter. Midler til naturlegepladsen i Valby er ikke indeholdt i det ansøgte beløb.

Initiativ 2 har estimerede anlægsudgifter på 2,7 mio. kr. i 2022 og 5,1 mio. kr. i 2023 til en renovering af naturlegepladsen i Valbyparken. På baggrund af anlægsprojektet skal der afsættes 0,2 mio. kr. i 2023 og 0,4 mio. kr. i 2024 og frem til vedligehold af legeredskaber. Renoveringen forventes igangsat i april 2022 og ibrugtaget løbende herefter.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Løbende renovering af byens legepladser						
- Renovering og løbende vedligehold af legepladser	Service	6.000	5.600	4.000	4.000	19.600
Initiativ 1 i alt		**6.000**	**5.600**	**4.000**	**4.000**	**19.600**
Initiativ 2. Opgradering af naturlegepladsen i Valbyparken						
- Anlæg	Anlæg	2.686	5.067	0	0	7.753
- Vedligehold af legeredskaber	Service	0	150	400	400	950
Initiativ 2 i alt		**2.686**	**5.217**	**400**	**400**	**8.703**
Udgifter i alt		**8.686**	**10.817**	**4.400**	**4.400**	**28.303**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 1 vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed. Naturlegepladsen i initiativ 2 er etableret på et område med jordforurening. De øverste jordlag er udskiftet med ren jord, men hvis der i forbindelse med anlægsprojektet bliver behov for nedgravning, f.eks. af støttestolper eller andet, skal dette foregå efter særlige retningslinjer, hvilket kan fordyre projektet. Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 2 er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlægsudgiften er inklusive et tillæg på 6,5 % grundet de aktuelt stigende priser på træ, som der vil gøres stor brug af til renoveringen af naturlegepladsen.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
- Initiativ 2. Projektering (ekstern)	2000	200	200	0	0	**400**	400*
- Initiativ 2. Udførsel (ekstern)	2000	2.175	4.280	0	0	**6.455**	6.455*
- Initiativ 2. Udgifter til bygherreorganisation*	2000	311	587			**898**	*
Anlægsudgifter i alt		**2.686**	**5.067**	**0**	**0**	**7.753**	**6.855***
Serviceudgifter							
- Initiativ 1. Renovering og vedligehold af legepladser	1000	6.000	5.600	4.000	4.000	**19.600**	
- Initiativ 2. Vedligehold af legeredskaber	1000		150	400	400	**950**	
Serviceudgifter i alt		**6.000**	**5.750**	**4.400**	**4.400**	**20.550**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									x
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	x	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

Med Budget 2015 blev der afsat 4,0 mio. kr. i 2015 og 3,8 mio. kr. årligt i perioden 2016-2018 til renovering af legepladser i byens parker.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Budgetaftale 2015	3.950	3.830	3.830	3.830
Afsatte midler i alt	**3.950**	**3.830**	**3.830**	**3.830**

Bilag

Bilag 1 – Oversigt over fornyelse og renoveringer af legepladser i parker 2015-18
Bilag 2 - Overblik over renoveringer af legepladser for 2022-27

TMF 10147 Renovering af legepladser i parker 2015-18 (Budgetaftale 2015)

Bydel	Legeplads	2015	2016	2017	2018	I alt 2015-18
Amager	Bredegrund-bemandet	228.680	25.000		8.800	262.480
Amager	Gunløgsgade-bemandet				21.700	21.700
Amager	Havneparken Nord			167.500		167.500
Amager	Højdevej				48.763	48.763
Amager	Lergravsparken - bemandet	55.440	100.000		17.410	172.850
Amager	Lergravsparken - boldbane		400.000			400.000
Amager	Norgesgade		250.000			250.000
Amager	Prags Boulevard		255.000			255.000
Amager	Remiseparken - boldbane			29.595		29.595
Amager	Remiseparken - sydvest		21.000			21.000
Amager	Rødegårdsparken				66.645	66.645
Amager	Sundby Torv-bemandet		200.000			200.000
Amager	Sundbyvester Plads	45.865	336.000	7.538	30.022	419.425
Amager	Artillerivej			39.850		39.850
Amager	Bondegården-bemandet			15.000		15.000
Amager	Georginevej				25.000	25.000
Amager	Havneparken Syd			9.000	3.200	12.200
Amager	Kastrup Fort			46.275	128.364	174.639
Amager	Sundbyøster legeplads	28.100			116.700	144.800
Amager	Div. legepladser	40.000				40.000
I alt Amager						**2.766.447**
Bispebjerg, Nordvest	Degnestavnen-bemandet (BUF)	34.678		85.000		119.678
Bispebjerg, Nordvest	Hulgårds Plads-bemandet	274.415	373.000	10.000	5.500	662.915
Bispebjerg, Nordvest	Mejsevænget			27.825		27.825
Bispebjerg, Nordvest	Rørsangervej			119.214	18.325	137.539
Bispebjerg, Nordvest	Bispebjerg Park Allé		165.000		2.800	167.800
Bispebjerg, Nordvest	Lersøparken			33.800		33.800
Bispebjerg, Nordvest	Div. legepladser	80.000				80.000
I alt Bispebjerg, Nordvest						**1.229.557**
Brønshøj, Husum	Brønshøj Torv	44.450		18.386		62.836
Brønshøj, Husum	Gyngemosen - ved Langhusvej		11.500			11.500
Brønshøj, Husum	Husumparken - bemandet	110.000	11.500	35.000	14.000	170.500
Brønshøj, Husum	Liselundvej			348.000	7.110	355.110
Brønshøj, Husum	Utterslev Mose - ved Åkandevej		305.000			305.000
Brønshøj, Husum	Utterslev Mose - Pilesvinget 5		31.750			31.750
Brønshøj, Husum	Utterslev Mose - Pilesvinget 65		8.000	32.400	6.850	47.250
Brønshøj, Husum	Utterslev Mose - Ved Vigen		48.000		11.400	59.400
Brønshøj, Husum	Vestvolden - Mørkhøjvej		36.000			36.000
Brønshøj, Husum	Brønshøjparken			10.000		10.000
Brønshøj, Husum	Gislingevej				1.500	1.500
Brønshøj, Husum	Husum Lommepark				22.440	22.440
Brønshøj, Husum	Vestvolden-Bystævnet			27.150	16.400	43.550
I alt Brønshøj, Husum						**1.156.836**
Indre	Christianshavns Vold - bemandet	66.800	78.500	40.000		185.300
Indre	Christianshavns Vold - lille legeplads		11.000			11.000
Indre	Gammel Vagt	44.500				44.500
Indre	Havnegade	300.000			32.000	332.000
Indre	Nikolaj Plads		49.350		22.800	72.150
Indre	Ørstedsparken	32.620		76.220		108.840
Indre	Ørstedsparken-bemandet		75.510		24.280	99.790
Indre	Østre Anlæg v. Stockholmsgade		208.600	4.000	75.215	287.815
Indre	Classens Have				39.990	39.990
Indre	Langelinieanlægget		33.160			33.160
Indre	Smedelinien		60.605			60.605
Indre	Div. legepladser	79.000				79.000
I alt Indre						**1.354.150**
Nørrebro	Balders Plads				177.650	177.650
Nørrebro	Bispeengen-bemandet	214.350	30.000	30.000		274.350
Nørrebro	Hans Tavsens Park Vest-bemandet		62.000	40.000		102.000
Nørrebro	Hans Tavsens Park Øst-bemandet	3.000	160.000		8.500	171.500
Nørrebro	Lersø Parkallé		60.000			60.000
Nørrebro	Mimersparken - bemandet	20.000	47.000	65.000	31.300	163.300
Nørrebro	Nørrebroparken - bemandet	12.350	41.000	180.000	48.250	281.600
Nørrebro	Odinsgade		6.000	1.500		7.500
Nørrebro	Rantzausgade motionsplads			79.176	2.183	81.359
Nørrebro	Udbygade		20.000		12.000	32.000
Nørrebro	Wesselsgade-bemandet		244.000		54.849	298.849
Nørrebro	Balders Plads				185.000	185.000
Nørrebro	Byoasen			9.000		9.000
Nørrebro	Superkilen				16.100	16.100
Nørrebro	Div. legepladser	57.000				57.000
I alt Nørrebro						**1.917.208**
Valby	Kirsebærhaven	35.000	236.000			271.000
Valby	Lykkebovej		168.000			168.000
Valby	Steins Plads		36.000			36.000
Valby	Valbyparken-bemandet	288.000	617.100	100.000	195.194	1.200.294
Valby	Valbyparken-lille naturlegeplads		110.000		30.000	140.000
Valby	Vigerslev Allé - Baunagervej		30.000	5.600		35.600
Valby	Vigerslevparken - Lykkebovej		18.500			18.500
Valby	Vigerslevparken - Stakhaven		205.000			205.000
Valby	Vilhelm Thomsens Allé		272.000			272.000
Valby	Baunagervej				10.450	10.450
Valby	Trekronergade	34.000				34.000
Valby	Vigerslevparken - Stakhaven				59.000	59.000
Valby	Div. legepladser	24.000				24.000
I alt Valby						**2.473.844**

Bydel	Legeplads	2015	2016	2017	2018	I alt 2015-18
Vanløse	Damhusengen ved Elvergårdsvej	118.600			18.600	137.200
Vanløse	Damhusengen ved Vanløse Byvej	88.600			6.130	94.730
Vanløse	Fuglsang Allé		38.000		41.000	79.000
Vanløse	Genforeningspladsen-Nord		104.000		2.450	106.450
Vanløse	Grøndal Torv		3.600	19.800	13.267	36.667
Vanløse	Grøndalsparken ved Arnestedet	115.300	72.000		350	187.650
Vanløse	Grøndalsparken ved Morbærvej	16.920	1.800		350	19.070
Vanløse	Jyllingevej		25.000	10.000		35.000
Vanløse	Krogebjergparken		4.000		9.500	13.500
Vanløse	Nørager Plads-bemandet	8.800	80.000	20.000	14.200	123.000
Vanløse	Rødkildeparken	368.150	120.000	6.600	84.250	579.000
Vanløse	Skibelundvej		99.000		41.221	140.221
Vanløse	Genforeningspladsen - Syd				7.800	7.800
Vanløse	Jyllingevej			10.000		10.000
I alt Vanløse						**1.569.288**
Vesterbro, Kgs. Enghave	Enghaveparken - bemandet	16.280	17.500	20.000		53.780
Vesterbro, Kgs. Enghave	Rektorparken		70.000			70.000
Vesterbro, Kgs. Enghave	Saxoparken		50.000	33.300		83.300
Vesterbro, Kgs. Enghave	Skydebanehaven-bemandet	13.634	250.000	129.000	26.700	419.334
Vesterbro, Kgs. Enghave	Sønder Boulevard		93.000		52.000	145.000
Vesterbro, Kgs. Enghave	Sjælør Boulevard				34.100	34.100
Vesterbro, Kgs. Enghave	Sønder Boulevard ved Enghavevej				52.450	52.450
I alt Vesterbro, Kgs. Enghave						**857.964**
Østerbro	Blegdamsremisen-bemandet	76.500		65.000	7.065	148.565
Østerbro	Bopa Plads		20.000			20.000
Østerbro	Classens Have	19.740				19.740
Østerbro	Kildevældsparken - bemandet	536.834	9.000		45.000	590.834
Østerbro	Sansehaven- Fælledparken		20.000			20.000
Østerbro	Trafiklegeplads - bemandet	67.000	150.000		20.000	237.000
Østerbro	Tårnlegepladsen - bemandet		70.000	15.000	60.000	145.000
Østerbro	Vandlegepladsen/Soppesøen		25.000			25.000
Østerbro	Århus Plads		220.000			220.000
Østerbro	Bopa Plads			18.000		18.000
Østerbro	Livjægergade		25.000			25.000
Østerbro	Serridslevvej	92.000	92.000	30.625		214.625
Østerbro	Vandlegepladsen/Soppesøen				3.465	3.465
Østerbro	Div. Legepladser			57.000		57.000
I alt Østerbro						**1.744.229**
Alle bydele	**I alt renovering af legepladser i parker 2015-18**					**15.069.523**

Bilag 2 - TM5 Vedligeholdelsesefterslæb på legepladser

Overblik over renoveringer af legepladser 2022-27

Driftsbevilling på 6,0 mio. kr. i 2022, 5,6 mio. kr. i 2023 og 4,0 mio. kr. fra 2024 og frem

Bydel	Legeplads	Opgave	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Indre By	BLOX - Bryghuspladsen	Renovering af boldbur og gummibaner						50.000
Indre By	BLOX - Ved Langebro	Oliering og udbedring af træelementer					50.000	
Indre By	Christianshavns Vold - bemandet	Renovering af svævebane, vippedyr, hamsterhjul og basketkurve	50.000				100.000	
Indre By	Christianshavns Vold - lille legeplads	Opgradering af kanonlegeplads	50.000				100.000	
Indre By	Classens Have	Div. renovering og sikkerhedsudbedring				100.000		
Indre By	Gammel Vagt	Renovering af legeborg,rutschebane, vippe, sandkasse,gynge,basket			300.000			
Indre By	Hauser Plads	Renovering af balancewire og klatrenet				50.000		
Indre By	Havnegade	Trampoliner - løbende udgifter	30.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Indre By	Israels Plads							50.000
Indre By	Langelinieanlægget	Udskiftning af faldgrus og opmaling af redskaber		50.000			100.000	
Indre By	Nikolaj Plads - kunstlegeplads	Udskiftning af hængebro, klatrenet			100.000			
Indre By	Sankt Annæ Plads	Rep. Af låger, hængekøjer, gummibelægning				50.000		
Indre By	Smedelinien	Udskiftning af rådne naturlegeredskaber samt trækanter		300.000				
Indre By	Ørstedsparken	Udskiftning af nedslidt legeborg samt rådne palisadekanter						350.000
Indre By	Ørstedsparken-bemandet	Renovering af legehuse, trampolin, div. redskaber og elektronisk legeplads			50.000		200.000	
Indre By	Østre Anlæg - kunstlegeplads	Fornyelse af nedslidt kunstlegeplads				300.000		
Indre By	Østre Anlæg - ved Stockholmsgade	Fornyelse af slidte legeborge, berlinergynger, udbedring af trampoliner og boldbur, optegning af tallege på asfalt		300.000			150.000	250.000
Østerbro	Amorparken	Udskiftning af gynge og faldunderlag						50.000
Østerbro	Blegdamsremisen-bemandet	Udskiftning af faldmåtter, skarpe kanter, udbedring af svævebane	200.000		100.000			
Østerbro	Bopa Plads	Udskiftning af faldgrus, maling og udbedring af træfrugter		100.000				
Østerbro	Fredens Park	Udskiftning af faldgrus, nye babygynger, ny vippe, udbedring af trampoliner, renovering af legeborg	100.000			300.000		
Østerbro	Livjægergade	Udskiftning af legeborg, vippedyr, sandbord, renovering af træhegn	400.000				100.000	
Østerbro	Musholmgade	Udskiftning af legehuse, legeborg		200.000	100.000			
Østerbro	Nordhavnsgården	Udskiftning af babygynger, udbedring af trampolin, træredskaber og basket		100.000				100.000
Østerbro	Sansehaven- Fælledparken	Rep. af sanseelementer, udskiftning af egesveller og palisader, opgradering af tilgængelighed	150.000		300.000		100.000	
Østerbro	Serridslevvej	Udbedring og oliering af træelementer, nye klatrenet, udbedring af berlinergynger, trampoliner, udskiftning af rådden fodboldbande, lapning af gummibelægning	100.000	200.000	195.000		100.000	100.000
Østerbro	Silkeborg Plads	Udskiftning af trampolin og faldmåtter, svellekanter, gynge, hængekøje		100.000				100.000

Østerbro	Trafiklegeplads - bemandet	Rep. Af bilvask, ny gynge og faldmåtter, nyt trådhegn	100.000			200.000		
Østerbro	Tårnlegepladsen - bemandet	Ny gynge, renovering og maling af tårne,nyt legehus, renovering af boldvæg, maling og udbedring af suttetrold og totempæl	70.000	100.000			200.000	
Østerbro	Udbygade	Maling af redskaber og træhegn				50.000		
Østerbro	Vandlegepladsen/Soppesøen	Ny gummibelægning, udskiftning af sveller, vippedyr, udbedring af teknik og revner (årligt tilbagevendende)	250.000	250.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Østerbro	Århus Plads	Ny babygynge, nyt faldunderlag, renovering og maling af 'påskeøen' og skattekiste, forbedring af gummibelægning	80.000			100.000		100.000
Østerbro	Kildevældsparken - bemandet	Ny tipi, legehus, sandbord, renovering af legeborg, udskiftning af faldgrus			150.000		100.000	
Nørrebro	Sankt Hans Gade	Renovering af hængebro og sveller, udbedring og maling af træhegn	70.000			100.000		
Nørrebro	Allersgade	Renovering og udskiftning af rådne træelementer			75.000			50.000
Nørrebro	Balders Plads - kunstlegeplads	Udskiftning af legeborg, genoptegning(maling) af harlekinmønster (kunstlegeplads), nyt hegn om boldbane	500.000		400.000		300.000	
Nørrebro	Banana Park	Udbedring af gummibelægning, gynge og boldhegn, udskiftning af faldgrus		100.000				100.000
Nørrebro	Bispeengen-bemandet	Renovering og maling af redskaber samt udbedring af jordhøj			50.000		100.000	
Nørrebro	Folkets Park	Udskiftning af klatreredskab, nyt klatrenet, udbedring af gummibelægning, renovering af klatrekonstruktion		100.000				100.000
Nørrebro	Guldbergs Plads	Udbedring af huller i gummibelægning, renovering af motionsredskaber	50.000			100.000		
Nørrebro	Hans Tavsens Park Vest-bemandet							
Nørrebro	Hans Tavsens Park Øst-bemandet	Nye gynger, renovering af boldbane og redskaber	60.000				100.000	
Nørrebro	Lersø Parkallé	Renovering og maling af træredskaber, renovering af boldbane				100.000		200.000
Nørrebro	Mimersparken - bemandet	Udskiftning af klatrenet, renovering af redskaber og gummibelægning		100.000			100.000	
Nørrebro	Nørrebroparken - bemandet	Ny hval, maling og renovering af flyver, nyt trædæk, maling af skib med rutsjebane + legehus i sandkasse, opstregning af mooncarbane	400.000		200.000	100.000		100.000
Nørrebro	Odinsgade	Ny svævebane, ny redegynge, rep. trampolin mv.	100.000		50.000		200.000	
Nørrebro	Rantzausgade - motionsplads	Bordtennisbord, rep. af motionsudstyr					50.000	
Nørrebro	Superkilen	Løbende renovering af motions- og legeredskaber samt basketbane, udskiftning af faldgrus	100.000	100.000		100.000	100.000	100.000
Nørrebro	Udbygade	Renovering og maling af legeredskaber samt træhegn		50.000				
Nørrebro	Wesselsgade-bemandet	Ny vandleg, renovering af trampoliner, svævebane, legeborg, gynger	60.000		100.000	50.000		100.000
Nørrebro	Blågårds Plads	Renovering vippeplader, vippetønder, gynge, udskiftning af faldgrus		100.000			100.000	
Vesterbro/Kongens Enghave	Broagergade	Renovering af legeborg og træhegn				50.000		
Vesterbro/Kongens Enghave	Enghave Plads	Nye boldmål med basket, renovering skaterbane	100.000					100.000
Vesterbro/Kongens Enghave	Enghaveparken - bemandet	Udskiftning af svævebane, renovering af gynger, sandleg, trampolin, legehuse, drejevippe, græsmåtte	200.000		100.000	100.000		

Vesterbro/Kongens Enghave	Rektorparken	Renovering af legeredskaber, motionsudstyr, sandkasse, boldhegn		100.000			100.000	
Vesterbro/Kongens Enghave	Saxoparken	Renovering og udskiftning af naturlegeelementer, udskiftning af faldunderlag, rep. af boldhegn	100.000		100.000			
Vesterbro/Kongens Enghave	Sjælør Boulevard	Renovering af legeelementer				100.000		
Vesterbro/Kongens Enghave	Skydebanehaven-bemandet	Renovering af papegøje,legeborg, svævebane, div. naturelementer, trædæk, udskiftning af gynger og faldunderlag		100.000	200.000	150.000		100.000
Vesterbro/Kongens Enghave	Sønder Boulevard	Renovering og maling af Trinidad skib samt øvrige træelementer, ny sandkasse			200.000			
Vesterbro/Kongens Enghave	Sønder Boulevard - ved Enghavevej	Renovering af boldhegn og parkourudstyr						50.000
Valby	A-grunden	Renovering af parkour, trampoliner, basket		150.000				
Valby	Carl Langes Vej	Renovering af hegn, nyt faldunderlag ved trold		150.000				
Valby	Kirsebærhaven	Renovering af skaterrampe			50.000			
Valby	Lykkebovej	Renovering af fitnessudstyr og redegynge			70.000			
Valby	Steins Plads	Udskiftning af gynger, renovering af legeborg og hockeybane	50.000	100.000				
Valby	Trekronergade	Udskiftning af faldunderlag, renovering og udskiftning af træelementer, klatrenet				200.000		
Valby	Valbyparken - Årtusindeskiftehaven	Renovering af træelementer og soppesø			120.000			
Valby	Valbyparken-lille naturlegeplads	Renovering og udskiftning af naturelementer og træstubbe						200.000
Valby	Vigerslev Allé - Baunagervej	Renovering og oliering af træelementer	200.000					
Valby	Vigerslevparken - Lykkebovej	Renovering og maling af træelementer, nyt klatrenet, udskiftning af faldgrus		150.000				
Valby	Vigerslevparken - Stakhaven	Renovering og maling af træelementer og høje gynger, nyt faldunderlag under høje gynger	100.000			200.000		
Valby	Vigerslevparken - ved Engdraget	Renovering af Kompan-elementer		50.000				
Valby	Vilhelm Thomsens Allé	Renovering af klatreleg og sandkasse, udskiftning af faldgrus ved gynger			50.000			150.000
Vanløse	Damhusengen ved Elvergårdsvej	Renovering og udskiftning af naturelementer		100.000		100.000		
Vanløse	Damhusengen ved Vanløse Byvej	Renovering og oliering af gynge og øvrige træelementer			100.000			100.000
Vanløse	Fuglsang Allé	Nyt sandbord, div. renovering af redskaber, trampolin og boldhegn					100.000	
Vanløse	Genforeningspladsen-Nord	Nye træstubbe, renovering af legeborg		50.000				
Vanløse	Genforeningspladsen-Syd	Renovering af trampoliner og træelementer		50.000				
Vanløse	Grøndal Torv	Udskiftning af faldgrus og renovering af legeborg				60.000		
Vanløse	Grøndalsparken ved Arnestedet	Rutsjebanehøj renoveres Hinkeruder genoptrykkes i bedre kvalitet.			100.000			
Vanløse	Grøndalsparken ved Morbærvej	Udskiftning af vippedyr, renovering af gynge, oliering af edderkoppenet				75.000		
Vanløse	Jyllingevej	Renovering af redegynge og skaterelementer		50.000				
Vanløse	Krogebjergparken	Udskiftning af høje stolper på Berlinergynge		50.000				
Vanløse	Nørager Plads-bemandet	Renovering af naturelementer, udskiftning af vippedyr og faldgrus				100.000		
Vanløse	Rødkildeparken	Renovering af stammevandleg, træskib, svævebane, udskiftning af stammebænke samt faldunderlag ved svævebane				200.000	100.000	
Vanløse	Skibelundvej	Skråning skrider sammen, udskiftning af legetårn, gynge og vippedyr, udskiftning af slidte boldmål og basket	200.000	50.000			130.000	

Brønshøj, Husum	Brønshøj Torv	Renovering og oliering af klatreredskab, renovering af sandkasse, gynge og trampoliner			100.000			
Brønshøj, Husum	Brønshøjparken	Udskiftning af to legetårne med rutschebaner, renovering af øvrige træelementer, opstribninger på asfalt genetableres		150.000		85.000	100.000	
Brønshøj, Husum	Gislingevej	Renovering af legeelementer						50.000
Brønshøj, Husum	Gyngemosen - ved Langhusvej	Fornyelse af slidt naturlegeplads				100.000		
Brønshøj, Husum	Husum Lommepark	Renovering af trampoliner og træelementer			40.000			
Brønshøj, Husum	Husumparken - bemandet	Udskiftning af gynger, renovering af svævebane samt øvrige træelementer samt sandlegeborg, renovering af trampoliner og gummibelægning		200.000			250.000	
Brønshøj, Husum	Liselundvej	Renovering af træsiddekasser, drejevippe, redegynge				100.000		
Brønshøj, Husum	Utterslev Mose - Pilesvinget 5	Renovering/udskiftning af naturelementer på sørøverlegeplads		100.000		65.000		
Brønshøj, Husum	Utterslev Mose - Pilesvinget 65	Renovering af småbørnsgynge, vippedyr og faldunderlag, maling af edderkop og snegl					50.000	50.000
Brønshøj, Husum	Utterslev Mose v. Engsvinget - kunstlegeplads	Renovering af kunstlegeplads (hoved og hænder) samt gynger og svampe, faldunderlag					150.000	
Brønshøj, Husum	Vestvolden - Mørkhøjvej	Renovering/udskiftning af rådne naturelementer, renovering af fitnessudstyr		50.000		65.000		100.000
Brønshøj, Husum	Vestvolden v. Bystævnet	Rutsjebane landingsområde bygges op i kasse med faldsand.Trækasser renoveres/behandles. Udbedring af fejlkonstrueret svævebane, nye bæltegynger og faldmåtter		150.000				100.000
Bispebjerg	Bispebjerg Park Allé	Renovering/udskiftning af legehus, gynger, andre natrelementer på elefantlegepladsen, renovering boldhegn	100.000		100.000			
Bispebjerg	Degnestavnen-bemandet	Renovering af legeredkaber og boldmål						50.000
Bispebjerg	Hulgårds Plads-bemandet	Renovering og maling af kombiredskab, renovering af motionsudstyr, boldhegn, basket	100.000		200.000			200.000
Bispebjerg	Lersøparken	Renovering af trælegeborg, gynge og sandkasse	100.000					
Bispebjerg	Mejsevænget	Ny kolbøttestang og andefamilie, renovering af legeborg	30.000				100.000	
Bispebjerg	Rørsangervej	Renovering af legetårn og småbørns-naturleg			50.000			
Bispebjerg	Utterslev Mose - Ved Vigen	Udskiftning af gynge og andre rådne naturelementer, udskiftning af faldunderlag	200.000					50.000
Amager	Amager Strand - naturlegeplads	Renovering af naturelementer og træbro					50.000	
Amager	Artillerivej	Renovering af træklatrekonstruktion, drejeskive og faldmåtter	50.000			100.000		
Amager	Remiseparken -Bondegården-bemandet	Ny svinggynge, udskiftning faldunderlag, renovering sandkasse	100.000					
Amager	Bredegrund-bemandet	Renovering af boldhegn og trafikbane		50.000				
Amager	Remiseparken - Byggeren - bemandet				50.000			
Amager	Formosavej - trafiklegeplads	Renovering af trampolin og opstribning af cykelbane				50.000		
Amager	Georginevej	Renovering af hegn og låger, naturlegeelementer og trampolin		100.000				
Amager	Gunløgsgade-bemandet	Nyt legeredskab til erstatning for fjernet, nyt solsejl over sandkasse, renovering gummibelægning	50.000	50.000				
Amager	Havneparken Nord	Renovering af asfaltbelægning på skaterbane, ny basketkurv		20.000				300.000

Amager	Havneparken Syd	Renovering af legetårne, ny hængebro, renovering af rutschebane og rullebom	500.000					
Amager	Højdevej	Udskiftning af faldmåtter, renovering af træelementer		40.000				
Amager	Kastrup Fort	Renovering af naturlegeelementer		130.000				
Amager	Kornblomstparken - bemandet							
Amager	Lergravsparken - bemandet	Renovering af boldbur, klatrenet, gynger, svævebane, soppebassin, legehus, bilvask	80.000	500.000				
Amager	Norgesgade	Renovering af gynger, ny asfaltbelægning i boldbur						200.000
Amager	Prags Boulevard	Nyt boldhegn på håndboldbane, nye bander på hockeybanen		80.000			220.000	
Amager	Remiseparken - legeelementer i parken	Parkprojekt afsluttet						
Amager	Rødegårdsparken	Renovering af motionsredskaber, trælegeredskaber, boldhegn		130.000		100.000		
Amager	Skotlands Plads	Renovering af gynger, legehus, gummibelægning under parkour	120.000					
Amager	Sundby Torv-bemandet	Renovering af legebil, nyt klatrenet og faldunderlag		100.000				
Amager	Sundbyvester Park	Udskiftning af klatreborg, renovering af trampolin og basketbane	200.000					100.000
Amager	Sundbyvester Plads	Renovering af træbro, trampoliner, parkområde, trædæk, motionselementer		100.000		100.000		
Amager	Sundbyøster Plads	Renovering af legeslot, gynger og øvrige naturelementer samt område med bambus	400.000				100.000	
Amager	Sæterdalsgade	Renovering/udskiftning af naturelementer, boldhegn og basket	100.000	200.000				
I alt renovering og sikkerhedsudbedringer på legepladser 2022-27			**6.000.000**	**5.600.000**	**4.000.000**	**4.000.000**	**4.000.000**	**4.000.000**

TM291 Handicapvenlige legepladser

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat på en foranalyse af etablering af handicapvenlige forhold på minimum én legeplads i hver bydel, herunder undersøgelse af muligheden for at indgå samarbejde med relevante handicaporganisationer om at skabe flere og bedre legepladser for børn med handicap til Budget 2022.

Indhold

Gruppen af børn med et handicap har de senest år været stigende. Danske handicaporganisationer estimerer, at der i Danmark findes 35.000 børn og unge med et handicap. Budgetnotatet indeholder en foranalyse af tilgængelighed på byens legepladser og et tilvalg i forhold til en opgradering af kommunens tre offentlige eksisterende handicapvenlige legepladser.

Foranalyse af tilgængelighed på alle byens legepladser (0,7 mio. kr. i service)

Teknik- og Miljøforvaltningen vil gennemgå tilgængeligheden på alle byens 130 legepladser, herunder i hvilket omfang legepladserne benyttes af handicappede børn. Ligeledes vil det blive afdækket, hvilke udfordringer og muligheder der er for en opgradering af de eksisterende legepladser med flere handicapvenlige tiltag med fokus på mulighederne for at sikre bedre handicapforhold på minimum én legeplads i hver bydel. Samtidigt vil analysen belyse eventuelt mulige lokaliteter til anlæg af nye handicapvenlige legepladser. Forvaltningen vil påbegynde foranalysen med et udbud i løbet af april/maj 2022. Selve analysearbejdet og gennemgangen af alle byens 130 legepladser forventes gennemført i løbet af 2022 og 2023. Undersøgelsens resultater vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget med henblik på, at forslag til handicapvenlige tiltag på kommunens offentlige legepladser kan indgå i kommende budgetforhandlinger.

I forbindelse med foranalysen vil Teknik- og Miljøforvaltningen inddrage relevante handicaporganisationer, andre forvaltninger og lokaludvalg i processen.

Tilvalg. Opgradering af tre eksisterende handicapvenlige legepladser (9,3 mio. kr. i anlæg)

I dag er der tre offentlige kommunale handicapvenlige legepladser. De tre legepladser er Sansehaven i Fælledparken, legepladsen på Sundbyøster Plads og naturlegepladsen i Valbyparken. De tre legepladser oplever stor popularitet blandt byens borgere. Legepladserne er på grund af det store brugertryk meget nedslidte og trænger til en opgradering, så de fortsat kan leve op til de forhold, der er nødvendige, hvis et barn, som f.eks. sidder i kørestol, gerne vil ind og lege på legepladsen. Belægninger, trækanter, legeelementer og øvrigt inventar vil blive gennemgået og

fornyet med fokus på en forbedring af tilgængeligheden og legemuligheder for handicappede børn. Brugen og dermed sliddet på legepladserne i byen er stigende, og forvaltningen forventer, at opgraderingen af de konkrete legepladser vil være med til at tiltrække yderligere brugere, som har særlig glæde af de nye tilgængelighedstiltag. Det vil derfor efterfølgende være nødvendigt at afsætte midler til afledt drift til fastholdelse af standen på de opgraderede tiltag.

Renoveringen af de enkelte legepladser kan igangsættes uafhængigt af hinanden. I budgetnotat TM5 *Vedligeholdelsesefterslæb på legepladser* indgår ligeledes en opgradering af naturlegepladen i Valbyparken. De to initiativer vedrørende opgradering af Valby legeplads er gensidigt udelukkende.

Overordnede målsætninger og effekter

Forslagene vil være med til at øge tilgængeligheden på de offentlige legepladser for handicappede børn.

Økonomi

Foranalysen har anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i perioden 2021-2022. Foranalysen forventes afsluttet i foråret 2022 og forelægges Teknik- og Miljøudvalget i juni 2022. Tilvalget om opgradering af tre eksisterende handicapvenlige legepladser har estimerede anlægsudgifter på i 4,2 mio. kr. i 2022 og 5,2 mio. kr. i 2023.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,25 mio. kr. i 2023 og 0,5 mio. kr. i 2023 og frem. Den afledte drift dækker drift og vedligehold af de gennemførte opgraderinger på de tre legepladser, så den øgede tilgængelighed på legepladserne fastholdes fremover til gavn for brugerne. Opgraderingen forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Foranalyse af tilgængelighed på alle byens legepladser						
Foranalyse	Service	300	400			700
Initiativ 1 i alt		**300**	**400**	**0**	**0**	**700**
Tilvalg. Opgradering af tre eksisterende handicapvenlige legepladser						
-Sansehaven i Fælledparken	Anlæg	792				792
-Sansehaven i Fælledparken	Service		50	50	50	150
-Legepladsen på Sundbyøster Plads	Anlæg	905				905
-Legepladsen på Sundbyøster Plads	Service		50	50	50	150
-Valbyparken naturlegeplads	Anlæg	2.686	5.067			7.753
-Valbyparken naturlegeplads	Service		150	400	400	950
Tilvalg i alt		**4.383**	**5.317**	**500**	**500**	**10.700**
Udgifter i alt		**4.683**	**5.717**	**500**	**500**	**11.400**

Risikovurdering

Foranalysen er ikke forbundet med nogen risiko.
Tilvalget med opgradering af sansehaven i Fælledparken og legepladsen på Sundbyøster Plads vurderes relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Naturlegepladsen i Valbyparken er

etableret på et område med jordforurening. De øverste jordlag er udskiftet med ren jord, men hvis der i forbindelse med anlægsprojektet bliver behov for nedgravning, f.eks. af støttestolper eller andet, skal dette foregå efter særlige retningslinjer, hvilket kan fordyre projektet. Der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter (Tilvalg)							
-Udførsel (Fælledparken)	2000	700				700	700
-Udgifter til bygherreorganisation(Fælledparken)	2000	92				92	*
-Udførsel (Sundbyøster Plads)	2000	800				800	800
-Udgifter til bygherreorganisation(Sundbyøster Plads)	2000	105				105	*
-Projektering (Valbyparken)	2000	200	200			400	400
-Udførsel (Valbyparken)	2000	2.175	4.280			6.455	6.455
-Udgifter til bygherreorganisation (Valbyparken)	2000	311	587			898	*
Anlægsudgifter i alt		**4.383**	**5.067**			**9.450**	**8.355**
Serviceudgifter (Foranalyse)							
- Service(ekstern)	1000	300	400			700	700
Serviceudgifter i alt		**300**	**400**			**700**	**700**
Afledte serviceudgifter (Tilvalg)							
- Vedligehold og afledt drift (Fælledparken)	1000		50	50	50	150	150*
- Vedligehold og afledt drift (Sundbyøster Plads)	1000		50	50	50	150	150*
- Vedligehold og afledt drift (Valbyparken)	1000		150	400	400	950	950*
Afledte serviceudgifter i alt			**250**	**500**	**500**	**1.250**	**1.250**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med Budget 2015 blev der afsat 15,5 mio. kr. til renovering af legepladser i Parker.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Budgetaftale 2015	3.950	3.830	3.830	3.830
Afsatte midler i alt	**3.950**	**3.830**	**3.830**	**3.830**

KF45 Børnenes Dyremark

Baggrund
Kultur- og Fritidsudvalget besluttede den 10. juni 2021, at normalisere forholdene for Børnenes Dyremark ved at udstede en brugsaftale til brug for Foreningen Børnenes Dyremarks lovlige kommunale aktiviteter fra den 1. juli 2021.

Indhold
Forslaget indeholder to scenarier: Et scenarie med en anlægsbevilling på 0,6 mio. kr. og en servicebevilling på 0,3 mio. kr. og et scenarie med en anlægsbevilling på eller 1,7 mio. kr. i 2022 og en servicebevilling på 0,4 mio. kr. årligt fra 2022 og frem.

I Sydhavnen ved Karens Minde Kulturhus findes Foreningen Børnenes Dyremark og Karens Minde Lauget, der består af hestestalde og arealer til hestefolde og lovlige kommunale aktiviteter. Kultur- og Fritidsudvalget har den 10. juni 2021 besluttet at leje areal og bygninger af KEID på en kommunal standardlejekontrakt, til brug for Foreningen Børnenes Dyremarks lovlige kommunale aktiviteter fra 1. juli 2021.

I forbindelse med indgåelse af standardlejekontrakten, er det er en betingelse fra KEID's side af, at Kultur- og Fritidsudvalget afholder etableringsomkostninger og løbende årlige driftsudgifter til vedligehold af arealer.

KEID har meddelt forvaltningen, at der er to mulige scenarier for etablering og genetablering af areal, samt løbende årlige driftsudgifter. Begge scenarier fremgår nedenfor.

<u>Udgifter ved etablering af areal</u>
Der skal afholdes en engangsudgift på 0,6 mio. kr. eller 1,7 mio. kr. i 2022 på anlæg til etablering af sandfolde efter skybrudsprojektets færdiggørelse.

<u>Løbende årlige driftsudgifter</u>
De løbende driftsudgifter vil være på 0,3 mio. kr. eller 0,4 mio. kr. til udskiftning af de øverste jordlag årligt samt vedligehold af drænsystemet. Denne udgift har ikke tidligere været afholdt, men er nødvendig af hensyn til en sikring af, at arealet fortsat kan anvendes til dyrehold uden at jord og dræn ødelægges.

Foreningen Børnenes Dyremark er en forening, hvis formål er at give børn og unge en mulighed for at mødes om en fælles interesse for dyr og natur og derigennem udvikle sociale fællesskaber på tværs af sociale, etniske og aldersmæssige skel.

Økonomi
Forslaget indeholder en anlægsbevilling på 0,6 mio. kr. eller 1,7 mio. kr. i 2022 og en løbende servicebevilling på 0,3 mio. kr. eller 0,4 mio. kr. årligt fra 2022 og frem.

Budgetnotatet indeholder to scenarier. I scenarie 1 skal tre sandfolde etableres, og i scenarie 2 skal en sandfold etableres. For begge scenarier vil der være løbende årlige driftsudgifter. Foreningen Børnenes Dyremark har meddelt forvaltningen, at de foretrækker scenarie 2.

Scenarie 1:
Vælges denne model vil der etableres tre sandfolde, hvilket ifølge KEID vil sikre størst mulig effekt at skybrudsprojektet, og minimere de løbende driftsudgifter til vedligehold af dræn og sandfolde.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Styringsområde**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Etableringsomkostninger – tre sandfolde	Anlæg	1.700				**1.700**
Driftsudgifter	Service	400	400	400	400	**1.600**
Udgifter i alt (netto)		**2.100**	**400**	**400**	**400**	**3.300**

Scenarie 2:
Vælges denne model vil der blive etableret en sandfold efter skybrudsprojektet, og de to eksisterende græsfolde vil blive genetableret. Med denne løsning er der en forudsætning fra KEID om, at det i brugsaftalen mellem forvaltningen og Foreningen Børnenes Dyremark skal fremgå, at Foreningen Børnenes Dyremark påtager sig opgaven med dagligt at fjerne alt hestemøg i foldene. Såfremt dette ikke sker, kan Foreningen Børnenes Dyremark blive pålagt en merudgift for at arbejdet udføres af Københavns Kommune. Foreningen Børnenes Dyremark har overfor forvaltningen tilkendegivet, at de er indforstået med opgaven om at fjerne hestemøg dagligt, og at de ønsker dette scenarie.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Styringsområde**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Etableringsomkostninger – en sandfold	Anlæg	550				**550**
Driftsudgifter	Service	277	277	277	277	**1.108**
Udgifter i alt (netto)		**827**	**277**	**277**	**277**	**1.658**

Risikovurdering og proces

Der er tale om en større renovering af området hvor Foreningen Børnenes Dyremark har hjemme på Wagnersvej 19 i forbindelse med et skybrudssikringsprojekt. KEID har meddelt, at driftsudgifter forventes at begynde fra 2022. Der skal tages forbehold for en eventuel ændring i tidsplanen for skybrudssikringen, og de deraf følgende løbende årlige driftsudgifter.

Såfremt finansieringen ikke tilvejebringes i forhandlingerne om Budget 2022, skal sagen forelægges Kultur- og Fritidsudvalgets igen.

Det er ikke muligt for Foreningen Børnenes Dyremark selv at rejse midler til at afholde udgifterne.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3 (Scenarie 1) – Øvrige anlægsprojekter

Anlæg *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
Etableringsomkostninger – tre sandfolde	KFU	2060	1.700				1.700	*
Anlægsudgifter i alt			**1.700**				**1.700**	*
Vedligehold og afledt drift								

Afledt drift*	KFU	1060	400	400	400	400*	1.600	
Afledte serviceud-gifter i alt			**400**	**400**	**400**	**400**	**1.600**	

***midlerne ønskes varigt afsat**

Tabel 4 (scenarie 2) - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
Etableringsomkost-ninger – en sandfold	KFU	2060	550				550	*
Anlægsudgifter i alt			**550**				**550**	*****
Vedligehold og afledt drift								
Afledt drift*	KFU	1060	277	277	277	277*	1.108	
Afledte serviceud-gifter i alt			277	**277**	**277**	**277**	**1.108**	

***midlerne ønskes varigt afsat**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

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

Tidligere afsatte midler
Foreningen Børnenes Dyremark har ikke tidligere modtaget midler fra Kultur- og Fritids-udvalget.

ØK04 Bevillinger der udløber i 2022

Baggrund

Med tidligere budgetvedtagelser samt overførselssager er der besluttet en række midlertidige bevillinger. Borgerrepræsentationen besluttede med Budget 2015, at hvert udvalg tager stilling til, om en midlertidig driftsbevilling skal indarbejdes i udvalgets faste rammer senest et år før udløb.

I 2022 bortfalder bevillinger for i alt 315,6 mio. kr. I fagudvalgenes budgetlægning er der med budget 2022 bevilget 27,0 mio. kr. til at håndtere bevillingsudløb. Derudover er der midlertidige bevillinger, som af fagforvaltningerne ikke vurderes at have et fortsat finansieringsbehov og bevillinger, der ikke ønskes videreført for 27,3 mio. kr. Bevillingsudløb i Budget 2022 udgør herefter 261,4 mio. kr.

Indhold

En oversigt over bevillinger, der udløber i 2022, fremgår af nedenstående. Tabel 1 indeholder et samlet overblik, herefter følger bevillingsudløb opdelt på henholdsvis service (tabel 2), overførsler (tabel 3) og anlæg (tabel 4).

Tabel 1 – Bevillinger der udløber i 2022 fordelt på styringsområde

1.000 kr., 2022 p/l	**Bevillingsudløb 2022**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**	**Bevillingsudløb ekskl. videreført og vurderet ikke relevant**
Service	302.487	26.960	27.287	248.240
Overførsler mv.	6.271	-	-	6.271
Anlæg	6.840	-	-	6.840
Hovedtotal	**315.598**	**26.960**	**27.287**	**261.350**

Tabel 2 – Bevillinger på service der udløber i 2022, fordelt på udvalg

Service *1.000 kr., 2022 p/l*	**Beløb**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**	**Evt. bemærkninger**
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	**33.299**			
A-kasse-samarbejde: Langtidsledighed (Æ148, budget 2018)	866			
Beskæftigelses- og Uddannelsesfokuseret afsoning og God Løsladelse (Æ162, budget 2018)	9.632			
Bydelsmødre: Støtte til særligt isolerede kvinder (Æ146, budget 2018)	264			
Bydækkende studie- og fritidsjobsindsats (Æ163, budget 2018)	6.602			
Creative Business Cup (Æ97, Budget 2018)	812			
Flere skal med 2 - Parallelsamfundsstrategi (Æ64, budget 2020)	1.864			
Flere skal med 2: Lavere sagsstammer (Æ123, budget 2020)	10.359			

Service *1.000 kr., 2022 p/l*	**Beløb**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**	**Evt. bemærkninger**
Fremskudt beskæftigelsesindsats i Sydhavnen (Æ96, budget 2019)	1.872			
Iværksætterforløb for udsatte unge (Æ145, budget 2018)	264		X	Ikke relevant at videreføre. Midlerne er tilbageført.
Løft af byens udsatte boligområder Pilotprojekt vedr. beskæftigelsesfremmende partnerskab i Tingbjerg (Æ42, budget 2021)	612			
Støtte til Bosnisk Kulturcenter (Æ128, budget 2021)	153			
Borgerrådgiveren	**179**			
Konflikthåndtering: Styrket mæglingsindsats (Æ153, budget 2021)	179			
Børne- og Ungdomsudvalget	**87.165**			
Barnets Ven og Cool Kids/Chilled (Æ126, budget 2018)	974			
Central klageenhed i Børne- og Ungdomsforvaltningen (OFS 2020/21)	1.530			Beløbet til central klageenhed dækker 1/2 år af 2021 og implementering. Der søges om et fuldt år i budget 2022 (2.500 t kr. 2022-pl).
COVID-19-trivselspakke - skole og fritid (OFS 2020/21)	17.340		X	
Klima Ambassadør Uddannelsen (Æ61, budget 2018)	739			
Pædagogisk tilsyn med private pasningsordninger (Æ62, budget 2018)	1.082			
Styrket udskoling for alle (Æ57, budget 2018)	64.530			
Kultur- og Fritidsudvalget	**37.935**			
Børne- og Ungekulturpiloterne (Æ165, budget 2018)	528			
CPH Volunteers (Æ74, budget 2018)	633	X		
Dansk Jødisk Museum (Æ75, budget 2018)	1.055			
Dansk Jødisk Museum: Efterbetaling og justering af løn (OFS 2020/21)	835		X	
Dansk kinesisk samarbejde om innovationscenter (Æ95, budget 2018)	264		X	
Demokratisk Garage (Æ121, budget 2020)	1.026			
Den Jødiske Begravelsesplads (Æ78, budget 2018)	211	X		
FerieCamp Bellahøj (Æ165, budget 2018)	1.477			
FerieCamp Sydhavnen (Æ165, budget 2018)	739			
Forenings- og Aftenskolepakke (Æ83, budget 2018)	9.496			
Fritidsguiderne i KBH (Æ165, budget 2018)	1.583			
Helårs-is i Østerbro Skøjtehal (OFS 2020/21)	2.040			

Service *1.000 kr., 2022 p/l*	**Beløb**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**	**Evt. bemærkninger**
Karen Mindes Kulturhus (Æ77, budget 2018)	264	X		
KBHs Drengekor (Æ76, budget 2018)	707			
Kontingentstøtte til udsatte børn/unge (Æ165, budget 2018)	2.269			
Københavns som Julehovedstad (OFS 2020/21)	306			
Parallelsamfund - Øget kontrol med adresseregistreringer (OFS 2018/19)	728			
Ren by og natteliv: Samarbejdsforum for nattelivet i KBH (Æ43, budget 2018)	106		X	Der besluttes en ny nattelivsplan i 2021. Finansieringen af denne kan indgå i kommende forhandlinger
Ren by og natteliv: Videreførelse af bevillingspraksis (Æ43, budget 2018)	580		X	Der besluttes en ny nattelivsplan i 2021. Finansieringen af denne kan indgå i kommende forhandlinger
Sammenslutningen af Lokalhistoriske Arkiver i KBH (Æ90, budget 2018)	179	X		
Sociale Partnerskaber med udvalgte folkeoplysende foreninger (Æ165, budget 2018)	2.321			
Styrket velkomst og fastholdelse af internationale borgere (OFS 2020/21)	612			
Øget adgang til idrætsfaciliteter, byens rum og kulturoplevelser sommer 2021 (OFS 2020/21)	5.202		X	
Øget medlemstilskud til folkeoplysende foreninger (OFS 2020/21)	4.590			
Øget vagtrundering på Kløvermarkens Idrætsanlæg (Æ125, budget 2021)	184			
Socialudvalget	**74.135**			
Café Klare: Udvidet Åbningstid (Æ58, budget 2020)	408	X		
Cool Kids og Chilled (Æ126, budget 2018)	950	X		
COVID-19 socialpakke (OFS 2020/21)	13.464			Et eventuelt finansieringsbehov i 2022 afhænger af udviklingen i pandemien.
Driftstilskud til Metodistkirkens Hjemløsekollektiv (Æ136, budget 2018)	106	X		
Flere skal med 2: Lavere sagsstammer (Æ123, budget 2020)	1.231			
Forebyggelse af misbrug på københavnske ungdomsuddannelser, U-turns Ro På Rusen-indsats samt kapacitet i rådgivning og behandling (Æ108, budget 2018)	2.321	X		
Fortsat finansiering af varmestuen Hotel Jens (Æ136, budget 2018)	633			

Service *1.000 kr., 2022 p/l*	**Beløb**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**	**Evt. bemærkninger**
Fremskudt beskæftigelsesindsats i Sydhavnen (Æ96, budget 2019)	624			
Herfra og Videre – Projekt Igen-igen (Æ63, budget 2020)	205	X		
Idrætsforeningen KIFU (Æ133, budget 2018)	211	X		
Nabo Østerbro (Æ132, budget 2018)	453			
Netværkstedet Thorvaldsen (Æ74, budget 2021)	612			
Opnormering af socialfagligt personale på Kirkens Korshærs herberg (OFS 2020/21)	1.122			
Ottilia og Pinta (Æ135, budget 2018)	5.276	X		
Sikker By: 18+ Centrene på Nørrebro (Æ158, budget 2018)	8.758			
Sikker By: All in i udsatte boligområder (Æ164, budget 2018)	763			
Sikker By: Den Korte Snor (Æ159, budget 2018)	4.748			
Sikker By: Exit KK (budget 2018, Æ160)	3.482			
Sikker By: Opnormering af Københavnerteamet (Æ138, budget 2018)	2.902			
Sikker By: Sjakket (Æ161, budget 2018)	528			
Skolerådgivere til de mest belastede fri- og privatskoler (Æ139, budget 2018)	1.847	X		
Sociolancen (Æ134, budget 2018)	2.165	X		
Stigende efterspørgsel på alkoholbehandling (OFS 2020/21)	3.978			
Stigende udgifter til alkoholbehandling (Æ22, budget 2020)	6.599			
Styrket socialfaglig indsats i Hørdumsgade (OFS 2020/21)	510			Dækker kun perioden maj-december 2021. Helårseffekten i 2022 er 765 t. kr.
Udgiftsstigning til køb af pladser på herberger (OFS 2020/21)	7.242			
Ungehuset CPH (Æ135, budget 2018)	2.638	X		
Værestedet Linie 14 (Æ53, budget 2017)	106			
Sundheds- og Omsorgsudvalget	**34.284**			
COVID-19-trivselspakke - sundhed og ældre (OFS 2020/21)	18.360			
Flere skal med 2: Lavere sagsstammer (Æ123, budget 2020)	622			
Forebyggelse af misbrug på københavnske ungdomsuddannelser (Æ108, budget 2018)	528			
KBH som foregangsby: Mindske spredning af HIV (Æ115, budget 2021)	294			
Løft af udsatte boligområder: flere børn fra udsatte boligområder aktive i idrætsforeninger (Æ65, budget 2020)	232		X	
Stigende udgifter til specialiseret rehabilitering (Æ28, budget 2021)	10.129			

Service *1.000 kr., 2022 p/l*	**Beløb**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**	**Evt. bemærkninger**
Styrkelse af internt vikarkorps (Æ109, budget 2018)	1.948		X	Midlerne er tilbageført
Udbredelse af Tingbjerg-model for lægehuse i udsatte boligområder (Æ112, budget 2018)	907			
Udbredelse og forankring af pårørende kursus (Æ110, budget 2018)	749			
Udvidelse af indsats til ensomme ældre LGBT+ borgere (OFS 2020/21)	102		X	
Vær med hele livet (Æ101, budget 2020)	414		X	
Teknik- og Miljøudvalget	**16.494**			
Cykelpakke: Sikker Cykelbykampagnen (Æ75, budget 2020)	205			
Nedbringelse af sagsbehandlingstid for byggesagsområdet (Æ77, Budget 2020)	4.663	(X)		3,1 mio. kr. ud af 4,66 mio. kr. er finansieret af Teknik- og Miljøudvalget.
Ren by og natteliv: Fortsættelse af støjvagten (Æ43, budget 2018)	1.732			
Ren by og natteliv: Ny støjvagtspraksis (Æ43, budget 2018)	1.082			
Ren by og natteliv: Renhold og spuling (Æ43, budget 2018)	1.395			
Renovering af almene boliger (Fysiske helhedsplaner) (OFS 2020/21)	1.632			
Styrket byggesagsbehandling (OFS 2019/20)	1.398			
Styrket ekstern byggesagsbehandling (OFS 2020/21)	4.080			
Øget kontrol ved ulovlig parkering på handicapparkeringspladser (OFS 2020/21)	306			
Økonomiudvalget	**18.996**			
Arbejdsmaskiner og køretøjer på grønne drivmidler (Æ92, budget 2020)	513			
Copenhagen EU Office (Æ4, budget 2018)	1.477	X		
Klageadgang vedr. sexisme og seksuel chikane (OFS 2020/21)	1.836			
Kvalificeret Arbejdskraft: Copenhagen Science City Sekretariat (Æ89, budget 2019)	447	X		
Pulje til genopretning af erhvervslivet (OFS 2020/21)	10.200			
Sikker by: Akutpuljen (Æ40, budget 2021)	306	X		
Sikker by: Koordinering (Æ156, budget 2018)	862	X		
Tilgængelighed: Rutetiltrækningsindsatsen i Københavns Lufthavn (Æ91, budget 2019)	2.080	X		
Tryghedspartnerskabet i Folehaven (Æ167, budget 2018)	1.275	X		

Tabel 3 – Bevillinger på overførsler mv. der udløber i 2022, fordelt på udvalg

Overførsler mv. *1.000 kr., 2022 p/l*	**Beløb**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	**6.271**		
A-kasse-samarbejde: Langtidsledighed (Æ148, budget 2018)	4.560		
Flere skal med 2: Social og Sundhedsindsatser (Æ123, budget 2020)	1.252		
Styrket efterværnsindsats for veteraner (OFS 2020/21)	459		

Tabel 4 – Bevillinger på anlæg der udløber i 2022, fordelt på udvalg

Anlæg *1.000 kr., 2022 p/l*	**Beløb**	**Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget**	**Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre**
Teknik- og Miljøudvalget	**6.840**		
Forberedelse af skybrudsprojekter, som ikke kan takstfinansieres (Æ10, Budget 2018)	6.840		

ØK57 Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter

Baggrund

Dansk Folkeparti har anmodet om et budgetnotat vedrørende hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter. Budgetnotatet skal indeholde tre initiativer:

1. Beboerorientering om langvarige gravearbejder og omlægning af busruter
2. Særkørsel til gangbesværede i forbindelse med lægebesøg og indkøb direkte til og fra matriklen under langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter samt refusion af taxaudgifter, såfremt særkørsel ikke er mulig.
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune. Analysen skal afdække, hvor der vil være for langt ned til bussen på krykker eller med stativ under byudvikling, hvor der ikke er en lift tilgængelig på offentlige steder som metrostationer og hvor der kan blive behov for transport til beboere med gangbesvær til og fra matriklen under byudvikling.

Indhold

Nedenfor er de tre initiativer i projektet beskrevet.

<u>1. Beboerorientering om langvarige gravearbejder og omlægning af busruter</u>
Københavns Kommune arbejder målrettet med information til borgerne i forbindelse med kommunens egne anlægsprojekter. Der udstedes årligt ca. 20.000 gravetilladelser og der stilles krav til private bygherrers kommunikation ved grave- og anlægsarbejder. Kravene er forskellige alt efter projekternes størrelse.

Københavns Kommune tilbyder ikke i dag vejledning i kommunikation i forbindelse med gravearbejder. Private bygherrer er selv ansvarlige for, at de opfylder informationsforpligtigelserne.

Det foreslås, at private bygherrer tilbydes vejledning og information om kommunikationsbehov og kommunikationskanaler med henblik på at sikre en ensartet, god kommunikationsindsats i større private grave- og anlægsarbejder på vejarealer. I den forbindelse kan der arbejdes strategisk med kommunens egne kommunikationskanaler, fx Facebook og trafikradio, til at informere om større private grave- og anlægsarbejder i byen.

Det foreslås, at der årligt afsættes 0,75 mio. kr. til et årsværk til samarbejdet med de private bygherrer.

<u>2. Undersøgelse vedrørende særkørsel og eventuel refusion af taxaudgifter</u>
Det er nødvendigt at foretage en nærmere vurdering af de ønskede ordninger om tilbud om særkørsel og refusion af taxaudgifter, før der evt. kan træffes en beslutning herom. Det gælder både de juridiske forhold (relevant lovgrundlag), omfang og efterspørgsel samt mulig organisering og administration af sådanne ordninger.

Med hensyn til juridiske forhold, skal det undersøges, hvordan lovgrundlaget er ift. Movias flextrafikordning og muligheder for refusion af taxaudgifter. Der er bl.a. klare juridiske rammer ift. visitation af flextrafik, og det skal undersøges, om disse og andre lovgrundlag muliggør særkørsel og refusion af taxaudgifter ved langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter.

For at få et overblik over behovet for de ønskede ordninger, er det derudover nødvendigt at undersøge, hvor ofte der er langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter, hvor gangbesværede er blevet forhindrede i at komme til lægen, handle ind osv. Dette kan f.eks. gøres ved at analysere de seneste års langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter og undersøge, hvor ofte det har forhindret gangbesværede i at komme til lægen, handle ind osv. Hvis lovgrundlaget muliggør de ønskede ordninger, skal der udarbejdes en model for tildeling af særkørsel og refusion af taxakørsel, som kan administreres smidigt. I modellen skal det afklares, hvor stor ulempen i form af eksempelvis længere gangafstand ved vejarbejde skal være for den enkelte, før der tilbydes særkørsel. Formålet er sikre, at der er klare regler for, hvordan og hvornår særkørslen tilbydes, og dermed at borgerne behandles lige.

Det foreslås, at der afsættes 0,3 mio. kr. til undersøgelsen.

Undersøgelsen vil blive gennemført i et samarbejde mellem Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen og Movia. Økonomiforvaltningen vil være ansvarlig for arbejdet med undersøgelsen. Midlerne skal anvendes til ekstern rådgivning.

3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere
Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdede i 2017 en kortlægning af tilgængelighedsbarrierer i alle ti bydele med henblik på at forbedre tilgængeligheden for færdselshandicappede. Teknik- og Miljøudvalget godkendte kortlægningen den 19. juni 2017 (link). På baggrund af samme analyse er der i budgetnotat TM93 "Øget tilgængelighed for ældre og mennesker med handicap, Bydækkende" præsenteret anlæg af fem tilgængelighedsruter.

I forlængelse af den tidligere udarbejdede analyse foreslås det, at der afsættes midler til en bydækkende analyse af tilgængeligheden for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune.
I analysen kortlægges områder i København, hvor der er langt til offentlig transport (fx tog- og metrostationer og busstoppesteder) samt offentlige- og kulturelle institutioner, rekreative formål, som ikke er tilgængelige i dag.

På baggrund af kortlægningen vil Teknik- og Miljøforvaltningen komme med en anbefaling til tiltag, som kan forbedre fremkommeligheden for gangbesværede sammen med tilhørende anlægsoverslag. Analysen udarbejdes i samarbejde med Handicaprådet, Ældrerådet og lokaludvalg.

Det foreslås, at der afsættes 1,4 mio. kr., og analysen forventes færdig i juni 2023.

Økonomi

De samlede udgifter beløber sig til 4,7 mio. kr. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på service og anlæg

1.000 kr., 2022 p/l	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
1. Beboerorientering ved private gravearbejder	Service	750	750	750	750	**3.000**
2. Undersøgelse vedrørende mulighed for at tilbyde særkørsel for gangbesværede under langvarige gravearbejder og eventuel refusion af taxaudgifter	Service	300	0	0	0	**300**
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere	Anlæg	850	550	0	0	**1.400**
Udgifter i alt		**1.900**	**1.300**	**750**	**750**	**4.700**

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter

1.000 kr., 2022 p/l	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Service udgifter								
1. Beboerorientering ved private gravearbejder	TMU	1000 – Ordinær drift	750	750	750	750	**3.000**	
2. Undersøgelse vedrørende mulighed for at tilbyde særkørsel for gangbesværede under langvarige gravearbejder og eventuel refusion af taxaudgifter	ØU	1118 - ØKF, service	300	0	0	0	**300**	
Serviceudgifter i alt			**1.050**	**750**	**750**	**750**	**3.300**	
Anlægsudgifter								
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere (ekstern)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	752	486	0	0	**1.238**	*
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere, udgifter til TMFs bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	98	64	0	0	**162**	
Anlægsudgifter i alt			**850**	**550**	**0**	**0**	**1.400**	

Bydele

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

TM10 Styrket byggesagsbehandling (bevillingsudløb)

Baggrund

Der blev i Budget 2020 og Overførselssagen 2019-2020 afsat både varige og midlertidige bevillinger til nedbringelse af sagsbehandlingstiderne på byggesagsområdet. Ved Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat en midlertidig bevilling i 2021 til ekstern byggesagsbehandling for at nedbringe sagsbehandlingstiden på sager med nationale servicemål.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan fortsat konstatere en sagspukkel på byggesagsområdet og vurderer, at det er nødvendigt at forlænge den midlertidige bevilling samt at investere yderligere med henblik på at nedbringe sagsbehandlingstiden i 2022 og 2023. Derfor forslås der med dette budgetnotat fire indsatser til fortsat nedbringelse af sagsbehandlingstiderne på byggesagsområdet.

Indhold

Byggesagsområdet i Københavns Kommune er præget af en høj kompleksitet og med et stærkt stigende byggeri over de seneste 6 år fra ca. 365.000 m2 til 670.000 m2 nybyggeri om året. Det har øget presset på byggesagsbehandlingen. Implementeringen af det nye bygningsreglement (BR18) var forventet at medføre effektiviseringer, men det har vist sig ikke at være tilfældet, da sagerne nu tager længere tid at behandle end forventet. Dette er også tilfældet i andre kommuner.

Siden september 2019 har byggesagsområdet derfor været omfattet af en handleplan med en række initiativer, der gennemføres frem mod 2022 for at nedbringe sagspuklen og sagsbehandlingstiden for byggesager. Endvidere implementeres en driftsstyringsmodel, der gør det muligt at simulere dynamikkerne i sagsbehandlingen og som er med til at vise, hvortil ressourcer skal allokeres for at opnå bedst mulige sagsflow og undgå flaskehalse og dermed sikre en effektiv byggesagsbehandling.

Der blev i Budget 2020 afsat en bevilling til blandt andet at nedbringe sagsbehandlingstiden og sagspukkel af sager med og uden nationale servicemål. Det blev desuden vedtaget ved Budget 2020, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i 2023 udarbejder en budgetanalyse af byggesagsområdet, der blandt andet skal afdække, om driften er bragt i balance og sagsbehandlingen drives effektivt. Der søges derfor i budgetnotatet som udgangspunkt kun finansiering i 2022 og 2023. Dog søges der for så vidt angår køb af ekstern bistand også midler i 2024 af hensyn til at sikre den nødvendige sagsbehandlingskvalitet sammenholdt med den aktuelle prognose for udviklingen i sagsmængden.

Status er, at der fortsat kan konstateres en sagspukkel på sager med nationale servicemål, da der nu er over 1.800 sager med nationale servicemål i sagsbeholdningen, jf. bilag 1. Det er dog værd at bemærke, at de ældste sager er afgjort først, sådan at bunken består af nyere sager, og at en del af den nuværende bunke er "inaktiv" forstået sådan, at næsten 600 sager afventer oplysninger fra kunden, og forvaltningen kan således ikke afgøre disse sager endnu. Der er desuden siden 2019 sket en stor tilførsel af sager til færdigmelding, anmeldelsessager og lovliggørelsessager, jf. bilag 2.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er behov for at forsætte bevillingen i den igangværende styrkelse af indsatsen på området, samt at foretage yderligere investeringer med henblik på at nå i mål med at nedbringe sagspuklerne. Budgetnotatet indeholder fire initiativer, der alle skal bidrage til en styrkelse af byggesagsbehandlingen.

Initiativ 1. Ekstern byggesagsbehandling (7,1 mio. kr. i service i 2022, samt 2,0 mio. kr. årligt i 2023 og 2024) (bevillingsudløb)
Teknik- og Miljøforvaltningen har i løbet af 2020 og 2021 haft gavn af at kunne købe sig til dele af byggesagsbehandlingen hos en ekstern leverandør for at håndtere udsving i sagsmængderne og for at håndtere rekrutteringsudfordringer på området.

For at fortsætte indsatsen med ekstern samarbejdspartner efter den nuværende kontrakts udløb med udgangen af 2021 anbefales det, at der afsættes yderligere midler til ekstern byggesagsbehandling. Opgaven skal i givet fald i udbud i 2021.

Teknik- og Miljøudvalget har i budget 2022 et bevillingsudløb på 4,0 mio. kr. til ekstern byggesagsbehandling, hvilket anbefales forlænget. Hertil anbefales det at øge bevillingen med i alt 7,1 mio. kr. med henblik på at sikre afviklingen af så mange byggesager som muligt.

Derudover indeholder initiativet midler til indkøb af ekstern byggesagsbehandling specifikt til byggesager som følge af nyligt vedtagne lokalplaner og byggesager i byudviklingsområder.

Muligheden for at kunne købe byggesagsbehandling hos en ekstern leverandør giver fleksibilitet i opgaveløsningen og gør det muligt at justere kapaciteten i sagsbehandlingen. Med en bevilling på 7,1 mio. kr. i 2022, samt 2,0 mio. kr. i 2023 og 2024 er det Teknik- og Miljøforvaltningens forventning, at ekstern leverandør kan producere knap 950 forberedelser til byggesager fordelt på de tre år.

Den eksterne byggesagsbehandling skal ses som et supplement til forvaltningens interne sagsbehandling for at kunne nedbringe den eksisterende sagspukkel. Hvis sagspuklen nedbringes på kortere tid end angivet, kan de resterende midler tilgå kassen.

Initiativ 2. Fastholdelse af medarbejdere (4,3 mio. kr. årligt i service i 2022 og 2023) (bevillingsudløb)
Med den nuværende kapacitet på byggesagsområdet afgøres der stort set lige så mange sager, som der indsendes i løbet af et år. De midlertidige bevillinger udløber efter 2021, og er aftaget i 2021. For at fastholde den nuværende kapacitet på området foreslås det, at der afsættes midler i 2022 og 2023 til at fastholde medarbejderne, der er ansat på de midlertidige bevillinger.

Da det fortsat er svært at ansætte erfarne byggesagsbehandlere, skal alle nye medarbejdere som udgangspunkt oplæres af allerede ansatte ved sidemandsoplæring. Den nye driftsstyringsmodel, som Deloitte har udviklet, viser, at dette er en meget tidskrævende proces, der involverer mange medarbejdere. Ifølge modellen vil en ny medarbejder gennemsnitligt set først bidrage til sagsbehandlingen efter et års

ansættelse. Fastholdelse af medarbejdere er derfor et godt værktøj for at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesager, og det foreslås, at Teknik- og Miljøforvaltningen får mulighed for at fastholde så mange af de allerede ansatte byggesagsbehandlere som muligt i 2022 og 2023.

Teknik- og Miljøudvalget har i budget 2022 et bevillingsudløb på 5,9 mio. kr. til intern byggesagsbehandling. Heraf har Teknik- og Miljøudvalget allerede med udvalgets budgetbidrag prioriteret 3,1 mio. kr. til byggesagsbehandlingen. Det resterende bevillingsudløb anbefales forlænget. Derudover er en del af den aftagende bevilling i 2021 håndteret internt med merindtægter fra gamle byggesager, og det anbefales at øge bevillingen med 1,5 mio. kr. i 2022 og 2023 svarende til dette med henblik på at sikre afviklingen af sagsbunken og nedbringelse af sagsbehandlingstiderne.

Initiativ 3. Nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen (10,5 mio. kr. på service)

Teknik- og Miljøforvaltningen oplever en stigning i antallet af sager i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen (bilag 2), som forvaltningen er forpligtet til at handle på. Dette dækker over sager om færdigmelding, anmeldelsessager og lovliggørelsessager. Antallet af sager om færdigmelding er steget med 27% mellem 2018 og 2021, mens antallet af anmeldelsessager er steget med 150% i samme periode, hvoraf en stor del skyldes Covid-nedlukningen samt anmeldelser fra SKAT og Vurderingsstyrelsen.

Den afsluttende del af byggesagsbehandlingen er vigtig for især erhvervskunder, da bygherrer ikke kan ibrugtage det opførte byggeri, før færdigmelding er behandlet, og der er givet ibrugtagningstilladelse. En længere sagsbehandlingstid har derfor stor negativ effekt på økonomien for bygherrer, der netop i denne fase af byggeriet – det færdige byggeri – forventer at få indtjening ved salg eller udlejning.

Lovliggørelsessager vedrørende byggetilladelser til allerede opført byggeri uden tilladelse er ligeledes særdeles vigtig sagsbehandling for erhvervskunder, der ofte er klar til at opstarte virksomhed på det tidspunkt, hvor der kun er få detaljer, der skal på plads i et byggeri. Lovliggørelsessager er ofte mere krævende end sager, hvor der skal gives byggetilladelse. Det kræver erfarne medarbejdere og tager længere tid at sagsbehandle "baglæns", sådan som lovliggørelsessager i princippet sker.

Anmeldelsessager hvor borgere eller brugere henvender sig om eksempelvis ulovligt byggeri, byggeri der ikke opfylder den udstedte byggetilladelse og byggeri der er taget i brug uden ibrugtagningstilladelse mv., der indimellem udvikler sig til lovliggørelsessager, kan have mere eller mindre hastende karakter. I mange tilfælde kommer anmeldelser til forvaltningen på grund af gener eller bekymring fra borgere eller brugere, der naturligt nok ønsker hurtig afklaring. Sagsbehandlingstiderne i anmeldelsessager er stærkt varierende, fordi forvaltningen prioriterer sager foran i køen, hvor der er, eller kan være en risiko for personer eller værdier.

Teknik- og Miljøforvaltningen blev ved Budget 2020 bevilget 3,0 mio. kr. årligt i varige midler til at kunne følge med stigningen i antallet af disse sager. Forvaltningen må dog konstatere, at antallet af sager og det tilsvarende nødvendige ressourceforbrug overstiger forventningerne ved Budget 2020. Dette skyldes blandt andet, at BR18 har medført, at den tekniske dokumentation ikke længere skal behandles med ansøgningen, men i stedet skal kontrolleres ved færdigmeldingen af en byggesag, som medfører et øget behov for eftersyn, da der kan opstå tvivl om, hvorvidt noget farligt er opført under byggeriet.

Stigningen i antallet af sager og dermed længere sagsbehandlingstider i den afsluttende del af sagsbehandlingen forventes at fortsætte i fremtiden, da Teknik- og Miljøforvaltningen de seneste år har optimeret den indledende del af

byggesagsbehandlingen og været i stand til at udstede flere byggetilladelser, som inden for de kommende år medfører flere sager til færdigmelding.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at der afsættes midler til ansættelse af 10 årsværk til sagsbehandlingen af sagerne. Det er forvaltningens vurdering, at man med tilførsel af ressourcerne kan følge med antallet sager i den afsluttende byggesagsbehandling. Det medfører også, at forvaltningen kan yde optimal byggesagsvejledning i den afsluttende fase, hvor ansøger ofte har mange spørgsmål.

Ansættelserne vil ske i to rul i 2022, hvor der ansættes fem årsværk i starten af året og dernæst fem årsværk efter et halvt år. Den estimerede udgift er således lavere i 2022 end 2023. De rekrutteringsvanskeligheder, som Teknik- og Miljøforvaltningen tidligere har haft til byggesagsbehandlingen, skyldes blandt andet vanskeligheder med at sende en stor gruppe nye medarbejdere ind, mens Handlingsplan 2.0 var i fuld gang med iværksættelse af en række initiativer. Rekrutteringsvanskelighederne har desuden været til den indledende byggesagsbehandling, mens der ikke har været vanskeligheder i den afsluttende byggesagsbehandling. Forvaltningen vurderer derfor, at det er muligt at ansætte årsværkene til den afsluttende byggesagsbehandling i 2022.

Initiativ 4. Nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområderne (1,4 mio. kr. årligt på service i 2022 og 2023)
Teknik- og Miljøforvaltningen oplever et stigende pres på de nationale servicemål (bilag 3), som forvaltningen er forpligtet til at handle på. Byudviklingsområderne oplever også en stigning i byggeri fra 470.071 m2 i 2019 til 577.759 m2 i 2020. 2021 ser ud til at følge denne udvikling. Sagsbehandlingstiden er også steget med 53-270% for alle typer sager over de sidste par år. Det er særligt for etageboligbyggeri, at sagsbehandlingstiden er steget væsentligt fra 34 dage i 2019 til 92 dage i 2021 (bilag 3). Forvaltningen kan konstatere, at de nødvendige ressourcer til sagsbehandlingen af de mere komplekse byggesager i byudviklingsområderne er utilstrækkelige.

Årsagerne til den øgede sagsbehandlingstid og sagsbeholdning vurderes primært at kunne tillægges nedenstående forhold:

- Overgangen til BR18 har givet flere tilbageløb, da ansøgerne fortsat har svært ved at manøvrere i de nye bestemmelser. Dette giver både mere sagsbehandling og øget behov for vejledning. Det forventes ikke muligt i de nærmeste år at kunne hente effektiviseringer som følge af reglementets udlægning af ansvarsområder til private aktører.

- I byudviklingsområder medregnes de almene boliger, hvor der også er et stigende antal sager, foruden dem som følge af Grøn Boligaftale 2020, der søges dækket i budgetnotat *TM60 Renovering af almene boliger*. Almene byggesager har typisk et mere komplekst forløb med flere ændringer undervejs, hvilket giver et øget tidsforbrug.

- Antallet af komplekse sager med nybyggeri forventes på samme høje niveau i fremtiden. Behovet for en styrket byggesagsbehandling i byudviklingsområderne forventes dermed at fortsætte, hvis et skred i overholdelsen af servicemål skal undgås.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at der afsættes midler til ansættelse af to årsværk til sagsbehandlingen af sagerne. De seneste erfaringer er, at det har været lidt nemmere at rekruttere denne byggesagsbehandling i byudviklingsområderne. Det er forvaltningens vurdering, at man med tilførsel af ressourcerne kan følge med

servicemålene, så sagsbehandlingstiderne forbedres i stedet for, at de forlænges yderligere.

Alle initiativerne kan skaleres.

Overordnede målsætninger og effekter
Alle initiativerne bidrager til at sikre, at byggesagsbehandlingen i Københavns Kommune kan overholde de nationale servicemål samtidig med, at kvaliteten i sagsbehandlingen fastholdes. Hvis der ikke afsættes yderligere ressourcer til byggesagsbehandlere, vil det betyde, at Teknik- og Miljøforvaltningen også fremadrettet vil have svært ved at overholde de nationale servicemål samt overholde bygherrers berettigede forventninger til sagsbehandlingstiden i den afsluttende del af sagsbehandlingen.

Økonomi
Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 17,2 mio. kr. i 2022, 13,7 mio. kr. i 2023 og 2,0 mio. kr. i 2024. Initiativerne forventes ibrugtaget i januar 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Ekstern byggesagsbehandling						
- Ekstern bistand	Service	7.060	2.000	2.000		11.060
Initiativ 1 i alt		**7.060**	**2.000**	**2.000**		**11.060**
Initiativ 2. Fastholdelse af medarbejdere						
- Fastholdelse af medarbejdere	Service	4.300	4.300			8.600
Initiativ 2 i alt		**4.300**	**4.300**			**8.600**
Initiativ 3. Nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende byggesagsbehandling						
- Nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende byggesagsbehandling	Service	4.500	6.000			10.500
Initiativ 3 i alt		**4.500**	**6.000**			**10.500**
Initiativ 4. Nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområder						
- Nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområder	Service	1.374	1.374			**2.748**
Initiativ 4 i alt		**1.374**	**1.374**			**2.748**
Serviceudgifter i alt		**17.234**	**13.674**	**2.000**		**32.908**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne vurderes at være ukomplicerede, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter						
- Initiativ 1. Ekstern byggesagsbehandling	1000	7.060	2.000	2.000		11.060
- Initiativ 2. Fastholdelse af medarbejdere	1000	4.300	4.300			8.600
- Initiativ 3. Nedbringelse af sagsbehandlingstider i den afsluttende byggesagsbehandling	1000	4.500	6.000			10.500
- Initiativ 4. Nedbringelse af sagsbehandlingstider i byudviklingsområder	1000	1.374	1.374			2.748
Serviceudgifter i alt		**17.234**	**13.674**	**2.000**		**32.908**

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

Ved Budget 2020 blev der afsat henholdsvis 13,0 mio. kr. i 2020, 7,5 mio. kr. i 2021 og 3,0 mio. kr. i 2022 og frem til at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesagsområdet, kompetenceløft af byggesagsbehandlere og et løft til håndtering af den stigende sagsmængde. Ved Overførselssagen 2019/2020 blev der afsat 3,9 mio. kr. i 2020 og 1,4 mio. kr. i 2021 til styrket byggesagsbehandling. Ved Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat 4,0 mio. kr. til ekstern byggesagsbehandling for at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesagsområdet.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Budgetaftale 2020	13.000	7.500	3.000	3.000
Overførselssagen 2019-2020	3.900	1.400		
Overførselssagen 2020-2021		4.000		
Afsatte midler i alt	**16.900**	**12.900**	**3.000**	**3.000**

Bilag

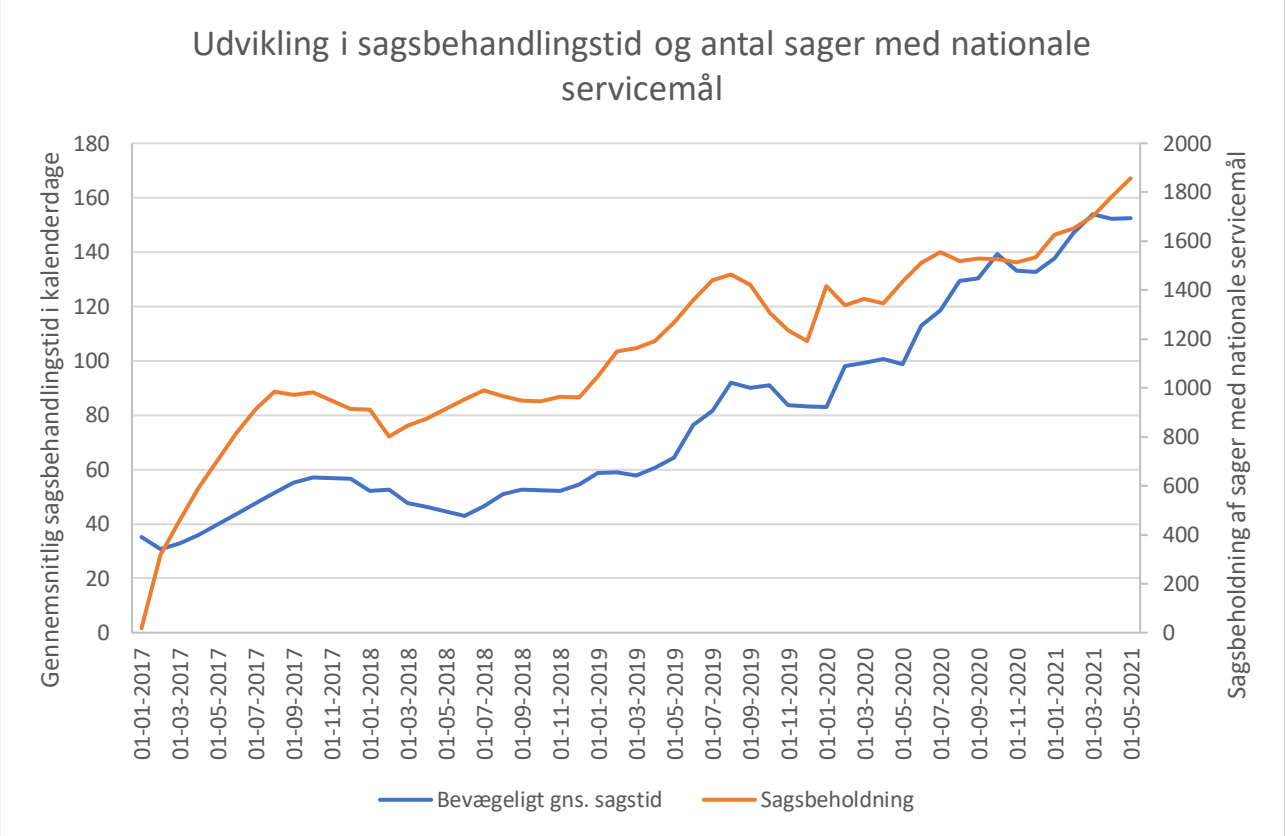
Bilag 1. Udvikling i sagsbehandlingstider og sagsbeholdning af sager med nationale servicemål

Bilag 2. Udvikling i sagsbeholdningen af sager i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen

Bilag 3. Udvikling i sagsbehandlingstider og sagsbeholdning i byudviklingsområder

Bilag 1. Udvikling i sagsbehandlingstider og sagsbeholdning af sager med nationale servicemål

Figur 1 nedenfor viser udviklingen i sagsbehandlingstider og sagsbeholdning for alle sager med nationale servicemål samlet under ét. Forvaltningen overholder fortsat ikke servicemålene for sager med nationale servicemål. Det er dog værd at bemærke, at de ældste sager er afgjort først, sådan at bunken består af nyere sager. Det er også værd at bemærke, at en stor del af den nuværende bunke er "inaktiv" forstået sådan, at næsten 600 sager p.t. venter på oplysninger fra kunden, og således kan forvaltningen ikke afgøre disse mange sager endnu.



***Figur* 1.** *Udvikling i sagsbehandlingstid og sagsbeholdning af sager med nationale servicemål 2017-2021*

Tabel 1 viser udviklingen i overholdelsen af de nationale servicemål i 2020. Tallet for de enkelte måneder er et gennemsnit for alle afgjorte sager i den pågældende måned. I tabellen kan man også se det samlede gennemsnit for hele 2020 og 2019.

Kategori	Servicemål 2020	Gennemsnitlig sagsbehandlingstid													Samlet gennem-snit 2019	Antal sager i 2020	Antal over service-mål 2020
		Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Samlet gennem-snit 2020			
1) Simple konstruktioner	40	164	85	152	109	159	224	53	71	154	142	10	174	136	88	56	47
2) Enfamiliehuse	40	127	112	94	85	105	125	106	149	143	142	134	136	123	88	317	246
3) Industri- og lagerbygninger	50	82	-	-	-	-	-	50	-		-	-	-	66	120	2	1
4) Etagebyggeri, erhverv	55	148	163	121	159	145	195	149	155	170	164	168	150	157	111	426	311
5) Etagebyggeri, bolig	60	67	108	75	71	104	111	101	151	110	124	117	121	101	65	1298	601

Tabel 1. Samlet udvikling i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid set for 2020. Tallene er angivet i kalenderdage. Rød betyder, at servicemålet er overskredet. Grøn betyder, at servicemålet er overholdt.

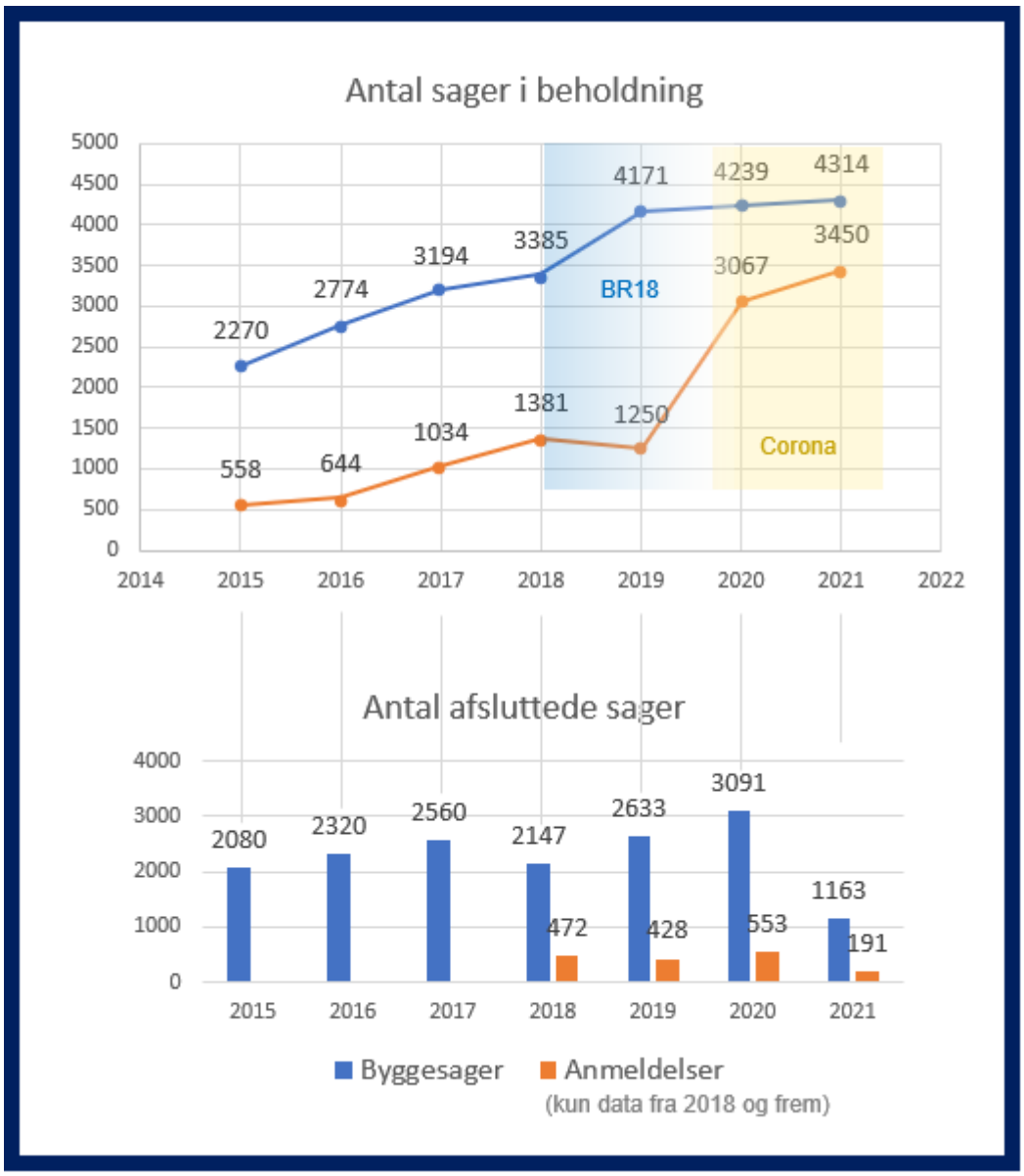
Tabel 2 viser udviklingen i overholdelsen af de nationale servicemål i 2021 til og med april. Tallet for de enkelte måneder er et gennemsnit for alle afgjorte sager i den pågældende måned. I tabellen kan man også se det samlede gennemsnit for hele 2021 til og med april og 2020.

Kategori	Servicemål 2020	Gennemsnitlig sagsbehandlingstid												Samlet gennem-snit 2020	Antal sager i 2021	Antal over service-mål 2021
		Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Samlet gennem-snit 2021		
1) Simple konstruktioner	40	240	149	146	139									166	136	29	23
2) Enfamiliehuse	40	129	151	176	184									159	123	145	118
3) Industri- og lagerbygninger	50	42	-	77	-									60	66	2	1
4) Etagebyggeri, erhverv	55	232	184	159	142									179	157	115	90
5) Etagebyggeri, bolig	60	129	155	139	138									140	101	362	207

Tabel 2. Samlet udvikling i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid set for 2021. Tallene er angivet i kalenderdage. Rød betyder, at servicemålet er overskredet. Grøn betyder, at servicemålet er overholdt.

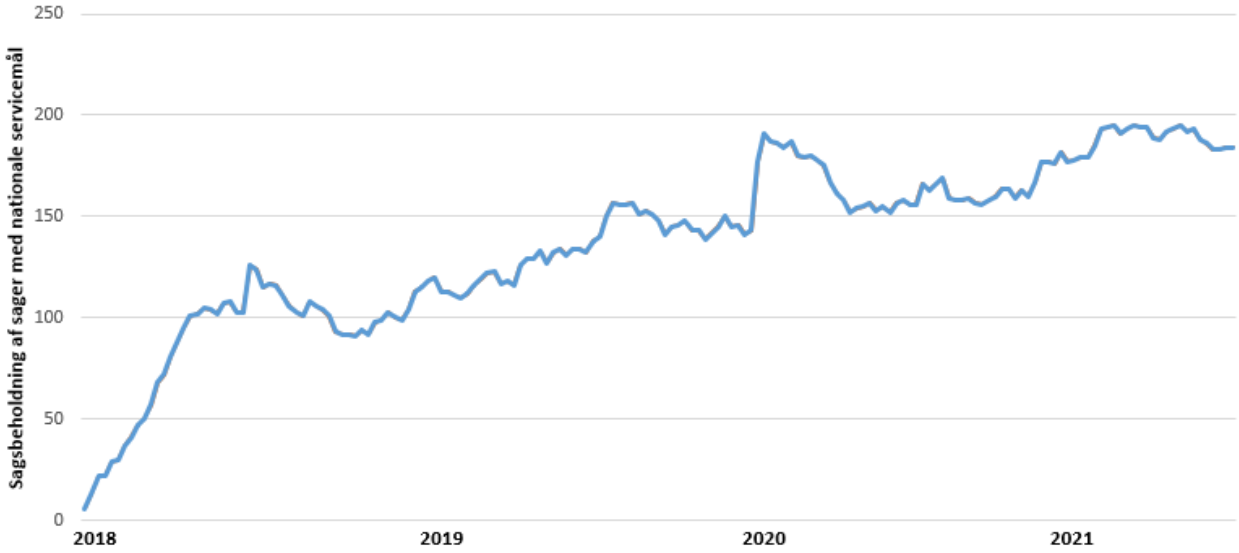
Bilag 2. Udvikling i sagsbeholdning og i mængden af afsluttede sager i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen (anmeldelsessager, lovliggørelsessager samt sager efter færdigmelding)

Figurerne herunder viser dels udviklingen i sagsbeholdning i den afsluttende del af byggesagsbehandlingen og dels antal afsluttede sager fra 2015 og til dato. Byggesager dækker over sager til færdigmelding mens anmeldelser dækker over anmeldelsessager.



Bilag 3. Udvikling i sagsbehandlingstider og sagsbeholdning af sager med nationale servicemål i byudviklingsområder

Figur 1 nedenfor viser udviklingen i sagsbeholdning for alle sager i byudviklingsområderne med nationale servicemål. Forvaltningen overholder fortsat ikke servicemålene for sager med nationale servicemål. Det bemærkes at ældste sager afgøres først, sådan at bunken primært består af nyere sager. Det er også værd at bemærke, at en del af den nuværende bunke er "inaktiv" forstået sådan, at omkring 75 sager p.t. venter på oplysninger fra ansøger, og således kan forvaltningen ikke afgøre disse sager endnu.



***Figur* 1.** *Udvikling i sagsbeholdning af sager med nationale servicemål 2018 til 1. halvår 2021 i byudviklingsområder.*

Tabel 1 viser den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i kalenderdage for sager i byudviklingsområderne. De 20 pct. mest komplekse sager er ikke medregnet. Bemærk at sagsbehandlingstiden særligt for etageboligbyggeri er steget væsentligt, men at der for alle typer sager har været længere sagsbehandlingstid set over de sidste par år.

Sagstype KMD	2019	2020	2021
1) Simple konstruktioner (40)	61	103	110
2) Enfamiliehuse (40)	65	91	114
4) Etagebyggeri, erhverv (55)	76	111	115
5) Etagebyggeri, bolig (60)	34	57	92

Tabel 1. *Samlet udvikling i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for byudviklingsområderne for 2019, 2020 og 2021. Tallene er angivet i kalenderdage.*

KF8 Restbevilling til brobold, Hans Tavsens Park (anlægsbevilling) (specifik udfordring)

Baggrund

Med Budget 2020 er der afsat en pulje på 9,6 mio. kr. til anlæg af syv byrumsbaner samt en 5-mands kunstgræsbane i Hans Tavsens Park. I forbindelse med udbud af de fire byrumsbaner på bemandede legepladser i Kildevældsparken, Wesselgade, Fælledparken og Skydebanehaven har det vist sig, at budgettet ikke holder.

Borgerrepræsentationen godkendte den 4. juni 2020, at anlægsmidler for 1,3 mio. kr. til dækning af budgetoverskridelsen samt 0,5 mio. kr. til udvidelse af baneprojektet på Bavnehøj Skole finansieres af afsatte midler til Hans Tavsens Park, som først skulle anlægges i 2023. På den baggrund mangler der derfor 1,8 mio. kr. i finansiering til broboldbanen i Hans Tavsens Park.

Indhold

Forslaget indeholder en restbevilling på 1,8 mio. kr. på anlæg i 2024 til en 5-mands kunstgræsbane i Hans Tavsens Park. Der afsættes 0,2 mio. kr. på service fra 2024 og frem til afledt drift og vedligehold fra 2024. Driftsmidlerne skal afsættes varigt.

I projekt Brobold opgraderes aktivitetsarealer til små byrumsbaner med det formål at styrke de fysiske rammer for fodbold i byen for både selvorganiserede og organiserede fodboldspillere. Flere baner giver mere spilletid og åbner for, at foreningerne bag projektet, fodboldklubberne Boldklubben Skjold, Boldklubben Vestia og Nørrebro United, kan optage flere børn og unge i foreningslivet.

Boldbanen i Hans Tavsens Park
Broboldbanen i Hans Tavsens Park en del af en kommende omdannelse af Hans Tavsens Park, som indgår i kommunens plan for skybrudssikring af København. Der planlægges en 5-mands boldbane med multianvendeligt kunstgræs, lys og tilhørende opholds- og opbevaringsmuligheder. Kunstgræsbanen erstatter arealmæssigt den planlagte multibane, men den endelige placering fastlægges i den videre projektering under hensyntagen til driftshensyn, støj, nærhed til beboelse mv. Boldbanen er blevet indarbejdet i omdannelsen af parken i tæt dialog med gruppen af borgere, som følger projektet. Der er således alene tale om en omdisponering af den belagte overflade i projektet, og kunstgræsbanen medfører ikke mindre grønt areal i parken.

Tidsplan
Hans Tavsens Park er kommunalt ejet og driftes af Teknik- og Miljøforvaltningen. Det er ligeledes Teknik- og Miljøforvaltningen, der anlægger kunstgræsbanen. Anlæg af parken starter op primo 2023. Der sigtes mod anlæg af kunstgræsbanen formentlig i 2024.

Midlerne til anlæg af broboldbanerne er afsat som puljemidler under Kultur- og Fritidsudvalget, der fordeles og søges udmøntet til de enkelte projekter. Restbevillingen vil blive tilføjet til den eksisterende pulje. Kultur- og Fritidsudvalget frigør anlægsmåltal svarende til de budgetter, der overføres til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Fodbold er en populær aktivitet for børn og unge på tværs af køn og social baggrund.
Ved at opgradere små aktivitetsarealer i byens rum øges banekapaciteten. Det vil betyde, at der skabes plads til nogle af de mange børn, som klubberne ikke kan optage på grund af for få fodboldbaner i deres lokalområde. Nørrebro United oplyser, at de har 400-500 børn på venteliste.

Brugerinddragelse
Boldbanen i Hans Tavsens Park udvikles i samarbejde med Nørrebro United, relevante fagforvaltninger, Lokaludvalg og lokale aktører herunder naboer. Ligesom de andre broboldbaner også er udviklet i samarbejde med foreningerne.

Projektet skal udvikles med blik for parkens helhed og bynaturen. I den videre proces hentes blandt andet inspiration fra Nørrebro Uniteds sideløbende, fondsstøttede projekt om byrumsbaner på Nørrebro.

Økonomi

Forslaget indeholder en restbevilling på 1,8 mio. kr. på anlæg i 2024 til en broboldbane med kunstgræs i Hans Tavsens Park. Der afsættes 0,2 mio. kr. på service fra 2024 og frem til afledt drift og vedligehold fra 2024. Driftsmidlerne skal afsættes varigt.

Anlægsbevillingen til alle broboldbanerne samles i en pulje, som udmøntes af Kultur- og Fritidsudvalget med mulighed for at forskyde midler mellem projekterne. De enkelte anlægsprojekter skal behandles i Kultur- og Fritidsudvalget og forelægges de relevante fagudvalg forud for en igangsættelse i Teknik- og Miljøforvaltningen. I estimaterne af anlægsudgift er indregnet midler til anlæg, projektering og administrationshonorar.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2024**	**I alt**
Restfinansiering af brobold, Hans Tavsens Park	Anlæg	1.840	1.840
Afledt drift og vedligehold	Service	200	200*
Udgifter i alt (netto)		**1.860**	**1.860**

*Midlerne ønskes afsat varigt.

Risikovurdering og proces

Broboldbanen i Hans Tavsens Park skal detailplanlægges i samarbejde med lokale interessenter og koordineres med skybrudsprojektet og brugere forud for en behandling i de relevante udvalg. Afhængig af projektets kompleksitet og politiske beslutninger kan der være risiko for en justeret tidsplan. Evt. krav om en fuld VVM-redegørelse (Vurdering af virkning for miljøet) kan få betydning for tidsplanen.

Der er betydelige fortidsminder under parken i form af en frijordskirkegård fra koleraepidemien i 1800-tallet. Der skal derfor laves omfattende arkæologiske arbejder i forbindelse med skybrudsprojektet, hvilket betyder en stor usikkerhed i den samlede tidsplan. En mindre del af de arkæologiske arbejder skal udføres under selve kunstgræsbanen, men disse er forsøgt minimeret for at undgå en unødvendig fordyrelse af kunstgræsbanen.

Der har ikke været en forudgående planlægningsfase, hvilket medfører en usikkerhed i estimering af anlægs- og driftsøkonomien. Hvis projektet ikke kan realiseres inden for den afsatte økonomi, kan projektet nedskalleres med fravalg af enkelte delelementer.

Hvis nærværende budgetnotat om manglende finansiering ikke bliver en del af budgetaftalen for 2022, vil det samlede byrums- og skybrudsprojekt i Hans Tavsens Park blive forsinket. Der vil i så fald blive lagt en indstilling op, der skal tage stilling til om kunstgræsbanen enten skal udgå af byrums- og skybrudsprojektet, eller om byrums- og skybrudsprojektet skal afvente finansiering. I så fald vil byrums- og skybrudsprojektet blive forsinket så lang tid det tager, at få finansieringen på plads.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2024**	**I alt**	*
Anlægsudgifter					
Anlægsudgift	TMU	2000	1.840	1.840	*
Anlægsudgifter i alt			**1.840**	**1.840**	*

Vedligehold og afledt drift					
Afledt drift	KFU	1060	200	200**	
Afledte serviceudgifter i alt			**200**	**200****	

**Midlerne ønskes afsat varigt.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)												
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave		Valby		Amager Øst			Udenbys	
Nørrebro	x	Østerbro		Brønshøj/ Husum		Vanløse		Amager Vest				
Adresse og matrikel-nummer	Hans Tavsens Park - 3835											

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Med budgetaftale 2020 blev der afsat 9,6 mio. kr. til omdannelse af syv aktivitetsarealer, screening for nye potentielle aktiviteter og etablering af en 5-mands kunstgræsbane i Hans Tavsens Park, og 0,2 mio. kr. på service i 2023 til afledt drift og vedligehold af 5-mands kunstgræsbane i Hans Tavsens Park.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Budgetaftale 2020	9.600			200
Afsatte midler i alt	**9.600**			**200**

TM86 Etablering af klubhus i Kulbaneparken, Valby

Baggrund

Den 14. april 2011 besluttede Borgerrepræsentationen at flytte et eksisterende klubhus fra Kulbaneparken i Valby til en midlertidig placering i Valby Idrætspark. Klubhuset er planlagt til at skulle flyttes tilbage til Kulbaneparken, som en del af første etape af etableringen af Kulbaneparken. Tilbageflytningen har vist sig dyrere end først antaget bl.a. på grund af nye krav til isolering af bygninger, hvorfor Kultur- og Fritidsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget henholdsvis 19. januar 2021 og 1. februar 2021 godkendte at lade klubhuset blive i Valbyparken og etablere et nyt i Kulbaneparken.

I Overførelsessagen 2020-2021 fremgik i en hensigtserklæring, at parterne er enige om, at det videre arbejde med realisering af klubhus i Kulbaneparken afventer forhandlingerne om Budget 2022.

Anlæg af Kulbaneparken, jf. BR 22. august 2019, er i gang, og første etape forventes ibrugtaget i maj 2021, mens anden og sidste etape forventes ibrugtaget i december 2021. Dette budgetnotat er et tilkøb til det igangværende projekt og kan etableres i umiddelbar forlængelse af det igangværende projekt.

Indhold

Dette budgetnotat beskriver de tiltag, der er nødvendige for at etablere et nyt klubhus i Kulbaneparken. Bevilliges der ikke midler til projektet etableres et boldskur på ca. 20 m2 i Kulbaneparken med plads til opbevaring af udstyr. Boldskuret etableres for eksisterende midler jf. afsnit for tidligere afsatte midler.

Kulbanekvarteret er et udsat byområde, og Områdefornyelsen Kulbanekvarteret har siden 2016 samarbejdet med en række lokale aktører, herunder Valby Lokaludvalg og lokale fodboldklubber samt DBU København og DGI Storkøbenhavn om at opbygge kvarterets fritids- og foreningsliv.

Som erstatning for det flyttede klubhus etableres der i Kulbaneparken et nyt klubhus ved den kommende kunstgræsbane. Bygningen bliver på knap 100 m^2 indeholdende toilet, to omklædningsrum, et opholdsrum med køkken samt to uisolerede depotrum til træningsudstyr. Bygningen får en overdækket terrasse på ca. 80 m^2 med sikret tilgængelighed for gangbesværede. Bygningen forventes at bestå af samme typer

moduler som den eksisterende bemandede legeplads i Kulbaneparken, hvorved bygningen og legepladsen fremstår med et ensartet udtryk, og så der er sammenhæng mellem parkens faciliteter.

Klubhusets placering er allerede indtænkt i den nuværende indretning af parken og er placeret mest hensigtsmæssigt i forhold til kunstgræsbanen.

Klubhuset vil understøtte forenings- og ungelivet samt udvikling af fællesskaber i kvarteret. Der er bred lokal opbakning til klubhuset. Således oplyser Fodboldklubben Rikken FC og Boldklubben BK Hellas, at både kunstgræsbanen og klubhuset har afgørende betydning for den fremtidige afvikling af træning og kampe for børn og unge i lokalområdet. Klubhuset vil også være omdrejningspunkt for aktiviteter i forbindelse med BK Hellas sociale partnerskab med Københavns Kommune vedr. børn og unge i udsatte byområder, som ellers ikke deltager i det etablerede foreningsliv. Klubhuset vil dermed opfylde både et praktisk behov for opbevaring af udstyr for foreninger og lokale institutioner samt et ønske om et socialt samlingssted ved banen.

Det oprindelige klubhus i Kulbaneparken blev i 2009 bygget for at understøtte fodboldklubben Rikken FC's foreningsfodbold på Kulbanevej. Klubhuset er efter flytning til Valby Idrætspark hjemsted for både Rikken FC og Copenhagen Australian Football med tilsammen mere end 100 medlemmer, hvoraf hovedparten er voksne. Begge klubber ønsker at bevare klubhuset i Valby Idrætspark.

Klubhuset i Valby Idrætspark fastholdes på den nuværende placering, da bygningen er i relativt god stand og har en forventet restlevetid på 15-20 år. En fastholdelse af klubhuset medfører ikke krav om isolering eller andre ekstraomkostninger. Der er den 2. december 2020 givet en dispensation fra skovbyggelinjen til permanent placering af bygningen på arealet.

Projektet har ikke konsekvenser for træer, bilparkeringspladser eller cykelparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter
Projektet understøtter mål i "Politik for Udsatte Byområder" om at beboerne har et levende og varieret byliv, herunder gode rammer for foreningsliv, og at de udsatte byområder skal være trygge områder at bo, leve og færdes i.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,2 mio. kr. i 2022. Bygningen overgår til Økonomiforvaltningen, og Kultur- og Fritidsforvaltningen står for den daglige, indvendige bygningsmæssige drift. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2023 og frem, til drift og vedligeholdelse af bygningen.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december 2022.Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. - 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Anlæg	Anlæg	2.155				2.155
- Afledt drift og vedligehold	Service		285	285	285	855
Udgifter i alt		**2.155**	**285**	**285**	**285**	**3.010**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Projektet skal koordineres med etableringen af Kulbaneparken, herunder tage hensyn til Banedanmarks servitutzoner vedrørende vægtbelastning på Ringstedbanens tunneldæk og jordankre. Forvaltningen er i dialog med Banedanmark med henblik på at minimere risici samt sikre, at gældende servitutter overholdelse.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
-Projektering (ekstern)	TMU	2000	100				100	100*
-Udførsel (ekstern)	TMU	2000	1.805				1.805	1.805*
-Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	250				250	*
Anlægsudgifter i alt			**2.155**				**2.155**	**1.905***
Drift og vedligehold, KEID	ØU	1171		35	35	35	105	
Drift og vedligehold, KFF (E&S)	KFU	1060		250	250	250	750	
Afledte serviceudgifter i alt				**285**	**285**	**285**	**855**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	X	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

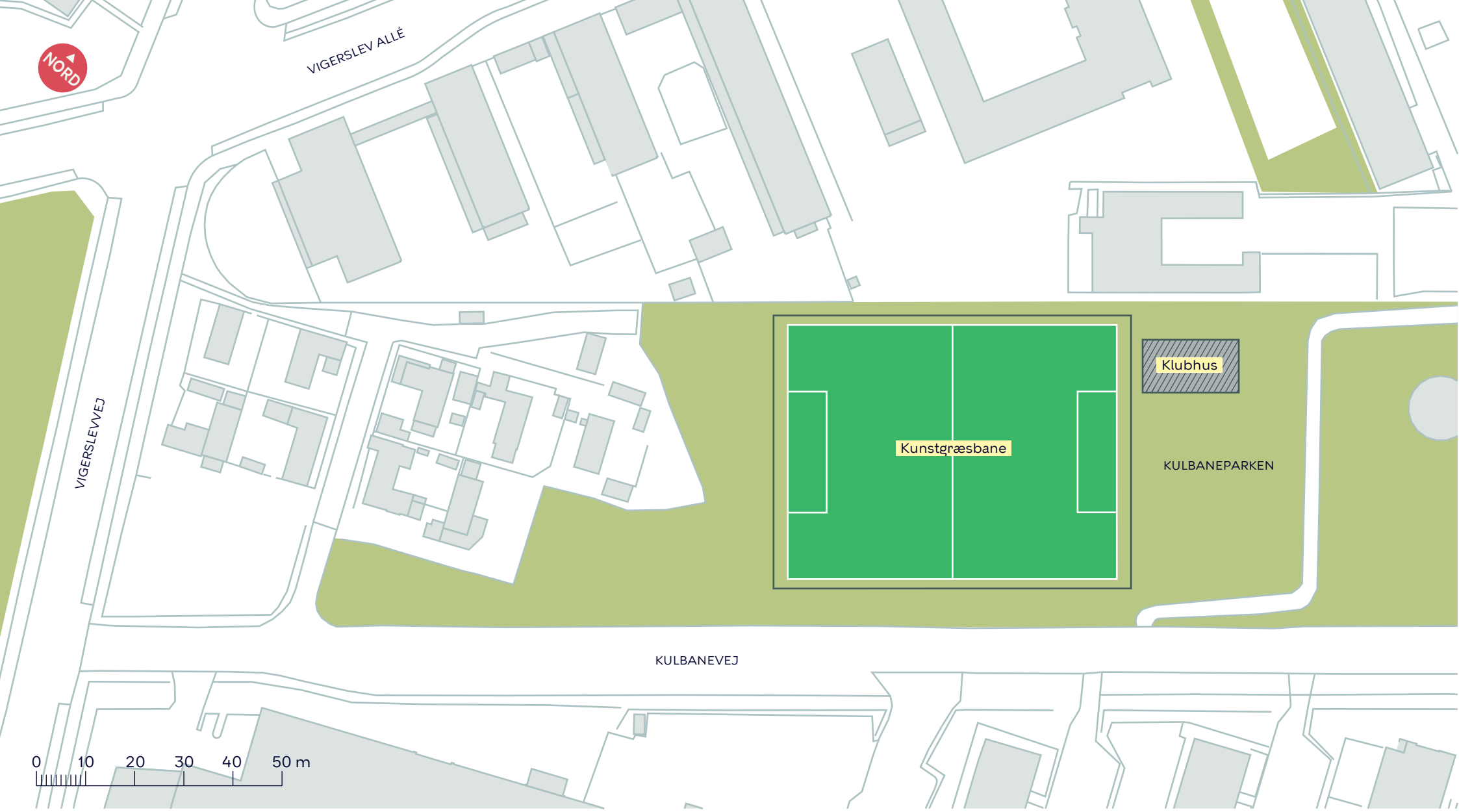
Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen besluttede 12. december 2019 at overføre 1,15 mio. kr. til Teknik- og Miljøudvalget til tilbageflytning af klubhuset til Kulbaneparken. Af disse anlægsmidler er anvendt 0,4 mio. kr. til byggemodning, ansøgning om byggetilladelse, brandnotat mv. Der er således 0,75 mio. kr. i uforbrugte midler til projektet. Etablering af et nyt klubhus kan anlægges for 2,75 mio. kr. Der søges derfor i dette budgetnotat om de resterende 2 mio. kr.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2019**	**2020**	**2021**
BR-beslutning, 12. december 2019	1.150		
Afsatte midler i alt	**1.150**		

Bilag

Bilag 1: Placering af nyt klubhus i Kulbaneparken



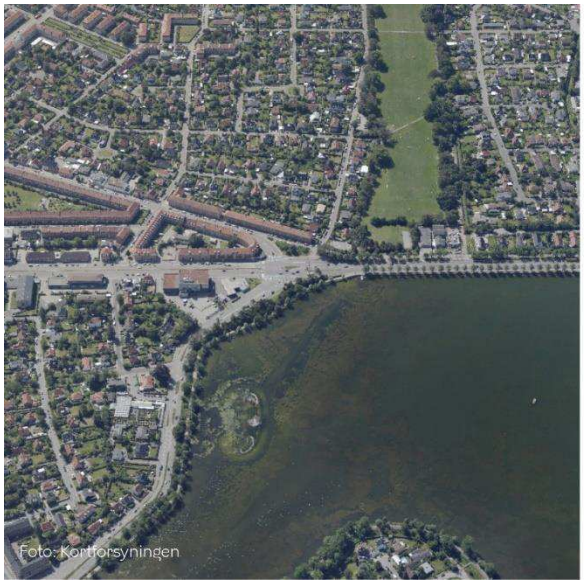
KLUBHUS I KULBANEPARKEN

Valby

Placering af klubhus

BILAG 1

TM238 Belysning på stierne i Vigerslev parken og omkring Damhussøen, flere bydele



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om etablering af belysning på stierne i Vigerslev Parken og omkring Damhussøen til Budget 2022.

Indhold

Budgetnotatet er delt op i to initiativer, hvor initiativ 1 omfatter lys om Damhussøen, og initiativ 2 omfatter lys i Vigerslev Parken. Begge initiativer kan vedtages uafhængigt af hinanden.

Begge områder er fredede, hvorfor det vil kræve dispensation fra fredningen at etablere belysning på stierne. Der forventes kun at kunne opnås dispensation fra fredningen, hvis den etablererede belysning er tilstrækkelig nænsom over for dyrelivet og uden en negativ påvirkning af biodiversiteten. Med begge initiativer undersøges derfor, hvordan der kan etableres en sådan belysning.

Den nuværende udviklingsplan for Vigerslev Parken er fra 2011 og beskriver, at parken primært skal være mørk og uden kunstig belysning. Der skal udarbejdes nye udviklingsplaner for naturområderne, hvis det besluttes at opsætte belysning på de ønskede stier. Den nuværende udviklingsplan for Damhussøen er fra 2017. Af planen fremgår, at der kan etableres ledelys i asfalten på søens østside. Ledelysene må ikke være så kraftige, at de lyser området op. Ledelys forudsætter også, at Fredningsnævnet først giver tilladelse, jf. fredningsdeklarationen. Det er kun muligt at opsætte ledelys på østsiden ifølge udviklingsplanen, og derfor vil etablering af lys på alle stier omkring Damhussøen kræve en opdatering af udviklingsplanen.

I forbindelse med gennemførelse af projektet vil borgere, lokaludvalg i Vanløse og Valby, parkbrugerrådet for området og andre relevante interessenter blive inddraget.

Initiativerne har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser. Der kan forekomme mindre beskæringer af træer og buske i anlægsprojektet, men ingen fældning af træer. Anlægsfasen skal værne om eksisterende natur.

Initiativ 1. Belysning på stierne omkring Damhussøen (5,5 mio. kr. i anlæg)
Med initiativet etableres nænsom naturbelysning omkring stierne langs med Damhussøen. Der er tale om ca. 3 km lang sti. Stierne ligger relativt tæt på sø og træer, og det er derfor vigtigt at kortlægge og undersøge dyrelivet for at finde en nænsom og nedadrettet belysningsløsning, som minimerer spildlys til området. Der skal samtidig søges dispensation hos de rette myndigheder, herunder fredningsnævnet.

Fælles for initiativ 1 og 2 er, at der i prisen er indeholdt en undersøgelse og kortlægning af dyrelivet, og hvordan lys vil påvirke dyrelivet og biodiversiteten samt udvikling og etablering af en belysningsløsning. Der er afsat midler til, at løsningen fx kan være lav stibelysning med ca. 15 m afstand imellem lyspunkterne, samt at etableringen kan værne om eksisterende natur.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt ultimo 2022 indstilling om frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Initiativ 2. Belysning på stierne i Vigerslev Parken (10,9 mio. kr. i anlæg)
Med initiativet etableres lys på cykel- og gangstier i Vigerslev Parken. Der er samlet set tale om ca. 6 km lang sti, som ligger i et naturområde, hvor der bl.a. er konstateret flagermus. Rådgiver skal kortlægge dyreliv og undersøge, hvordan lyset påvirker flagermus og andet dyreliv i området. Belysningsløsningen skal være nænsom og minimere spildlys til området. Der skal samtidig søges dispensation hos de rette myndigheder, herunder fredningsnævnet.

Etablering af belysning koordineres og udføres i etaper med det eksisterende skybrudssikrings– og naturgenopretningsprojekt, som udføres i 2023-2026.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt ultimo 2022 indstilling om frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Overordnede målsætninger og effekter
Etablering af belysning i områderne vil gøre det muligt at orientere sig på stierne i de mørke timer og vil understøtte målsætning i Kommuneplan 19 om øget adgang til byens vand- og naturområder.

Økonomi
Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 16,4 mio. kr. i perioden 2022-2026. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte serviceudgifter på 0,2 mio. kr. i 2024, 0,5 mio. kr. i 2025 og 0,6 mio. kr. årligt i 2026 og frem. Driftsudgifterne går til driftsaftalen på gadebelysning og til energiforbruget.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget i april 2024. Initiativ 2 forventes udført i etaper fra 2023 og frem og forventes færdigt i marts 2026 samtidig med det andet projekt i Vigerslev Parken.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Initiativ 1. Belysning ved Damhussøen							
-Anlæg	Anlæg	622	3.563	1.357			5.542
- Afledt drift og vedligehold	Service			100	186	186	472
Initiativ 1 i alt		**622**	**3.563**	**1.457**	**186**	**186**	**6.014**
Initiativ 2. Belysning i Vigerslev Parken							
- Anlæg	Anlæg	905	2.658	2.432	2.432	2.432	10.859
- Afledt drift og vedligehold	Service			133	266	400	799
Initiativ 2 i alt		**905**	**2.658**	**2.565**	**2.698**	**2.832**	**11.658**
Udgifter i alt		**1.527**	**6.221**	**4.022**	**2.884**	**3.018**	**17.672**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Dette er grundet, at det er et fredet område, som kan medføre specielle krav ift. løsning og anlægsfase. Fredningen kan forsinke projektet, hvis dispensationen ikke opnås i første forsøg. Hvis udviklingsplanerne for områderne også skal opdateres, kan det også forsinke tidsplanen.

Anlægsprojekt i Vigerslev Parken skal anlægges i etaper samtidig med et eksisterende skybrudssikrings- og naturgenopretningsprojekt i Vigerslev Parken, som udføres i 2023-2026 i etaper.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	550	150				700	700*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000		3.000	1.200			4.200	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	72	413	157			642	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000	800	200				1.000	1.000*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000		2.150	2.150	2.150	2.150	8.600	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	105	308	282	282	282	1.259	*
Anlægsudgifter i alt		**1.527**	**6.221**	**3.789**	**2.432**	**2.432**	**16.401**	**1.700***
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000			100	186	186	472	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	1000			133	266	400	799	
Afledte serviceudgifter i alt		**0**	**0**	**233**	**452**	**586**	**1.271**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

TM98 Nattelivspakke – reduktion af støj og gener fra nattelivet

Baggrund

I efteråret 2021 forventes en ny restaurations- og nattelivsplan gældende for 2022-2025 at blive vedtaget. I planen indgår en række initiativer på forskellige områder, som forudsætter finansiering. Dette budgetnotat indeholder de forventede indsatser på støjområdet, til adfærdsændring, bedre byrum og trafik samt indsatserne for serveringssteder og udeservering. Budgetnotatet *TM08 Nattelivspakke og ren by* indeholder indsatserne på renholdelsesområdet.

Indhold

Natteliv og mange mennesker medfører uundgåeligt støj og andre gener for københavnerne. Restaurations- og nattelivsplanen har blandt andet det formål at begrænse støjgener via videreførelse og styrkelse af støjvagten, fortsætte og udbygge udtalelser i bevillingssager, igangsætte kontinuerlige faglige støjmålinger samt gøre en ekstra indsats ved støjgener i det offentlige rum, som under Coronasituation har vist en stigende tendens.

Derudover er formålet at mindske andre gener som opstår ved serveringssteder, både igennem en styrket tilsynsindsats for udeserveringer, kampagne for adfærdsændring samt ved at forpligte serveringssteder til at sikre ro og orden.

Nattelivsplanen behandles af Teknik- og Miljøudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget i august, og dette budgetnotat vil blive tilrettet på baggrund af udvalgenes behandling.

Budgetnotatet indeholder 9 initiativer. Initiativ 1b er afhængig af, at der afsættes midler til initiativ 1a, initiativ 2b er afhængig af, at der afsættes midler til initiativ 2a og initiativ 6 er afhængigt af at der afsættes midler til initiativ 5. Øvrige initiativer kan tildeles midler uafhængigt af hinanden.

***Initiativ 1a. Videreførelse af støjvagten - bevillingsudløb* (1,7 mio. kr. årligt på service)**
Med dette initiativ videreføres bevillingen til støjvagterne, der fører tilsyn med støjgener fra restaurationer og spillesteder, hvor arrangørerne overskrider de tilladte sluttidspunkter og støjgrænser. Den nuværende bevilling udløber med udgangen af 2021. Afsættes der ikke midler, vil indsatsen med støjvagten ophøre, borgerne vil ikke have nogen at kontakte i nattetimerne, hvis de får generet deres nattesøvn af barer og diskoteker, og støjgener kan stå på i længere tid.

Støjvagterne kan hurtigt være på stedet og konstatere og følge op på eventuelle overtrædelser af regler. Støjvagterne foretager desuden opsøgende runderinger og opfølgning på tidligere problemer.

Med en videreførelse af støjvagten kan Teknik- og Miljøforvaltningen fortsat kontaktes af borgere, der oplever nattestøj i weekenderne. Den nuværende bevilling medfører tilsyn i weekenderne kl. 20.00-03.00 året rundt. Forvaltningen vurderer, at støjvagterne har en væsentlig effekt på støjgenerne og borgernes muligheder, når de oplever støjgener.

Initiativ 1b. Styrkelse af støjvagten (1,7 mio. kr. årligt på service)
Teknik- og Miljøforvaltningen oplever en efterspørgsel fra borgere om at kunne kontakte kommunen efter kl.03.00, hvor støjvagten på nuværende tidspunkt ikke kan kontaktes. Med dette initiativ styrkes støjvagten til at føre tilsyn frem til kl. 05.00 i stedet for til kl. 03.00, og der kommer et ekstra hold støjvagter på gaden. Det ekstra hold støjvagter vil føre tilsyn i tidsrummet kl.22-05, og vil således supplere det eksisterende hold støjvagter i spidsbelastningen omkring kl.00.00. Forvaltningen vurderer, at udvidelse af støjvagten til kl. 05.00 vil imødekomme behovet for at holde trit med nattelivet, hvor en del restaurationer har bevilling til kl. 05.00. Desuden vil forvaltningen hurtigere kunne reagere på henvendelse på de tidspunkter, hvor der kommer flest henvendelser. Støjvagterne er tilgængelige og som udgangspunkt til stede i byen i hele perioden, men kan eventuelt blive neddroslet i vinterperioden og overgå til andre tilsynsopgaver med miljø og byliv.

Dertil vil støjvagterne sørge for øget vejledning og tilstedeværelse i forbindelse med afvikling af udendørs musikarrangementer i byen.

Støjvagterne kan ikke tage sig af "festen i gaden", da det er en opgave for politiet.

Initiativet er afhængigt af, at der afsættes midler til at videreføre bevillingen i initiativ 1a.

Initiativ 2a. Videreførelse af bevillingen - ny støjvagtspraksis - forvaltningens tilsyn og udtalelser i bevillingssager - bevillingsudløb (1,1 mio. kr. årligt på service)
Med dette initiativ videreføres bevillingen til at føre tilsyn og udtale sig i bevillingssager videreføres, da bevillingen udløber med udgangen af 2021.

Ved den hidtidige tilsynsindsats har forvaltningen udtalt sig om isolering og miljøforhold i bevillingssager samt kontrolleret, at restaurationernes koncepter stemmer overens med det, der er oplyst til Bevillingsnævnet og givet tilladelse til i bevillingen. Forvaltningen ønsker at fastholde og udvide den praksis, at Teknik- og Miljøforvaltningen er kommunens øjne og ører i natten og er en væsentlig bidragsyder i forbindelse med udtalelser i bevillingssager for både alkoholbevillinger og nattilladelser.

Forvaltningen vil fortsætte med at føre tilsyn med restaurationer med henblik på systematisk at orientere Bevillingsnævnet om ændring af de restaurationskoncepter, som der er meddelt bevilling til. Tilsynet vil bl.a. føres i aften- og nattetimerne.

Såfremt bevillingen ikke videreføres, vil det betyde, at der ikke vil ske tilsyn og udtalelser i alle bevillingssager fra Teknik- og Miljøforvaltningens side. Det vil gøre sagerne dårligere oplyst med hensyn til støjproblematikker for bevillingsnævnet i Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Initiativ 2b. Udvidelse af tilsyn og udtalelser i bevillingssager (1,2 mio. kr. årligt på service)
Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler at udvide praksissen for udtalelser i bevillingssager for både alkoholbevillinger og nattilladelser udover de udtalelser om støjgener, der sker i dag (initiativ 2a). Med dette initiativ afsættes midler til at udvide indsatsen ved ind-

samling af viden om affald og renholdelse, udeservering og kontrol af byggelovgivningen, som kan indrapporteres ved natbevillinger og til brug for bevillingsnævnets arbejde med generelt at vurdere områder med mange gener.

Initiativet er afhængigt af, at der afsættes midler til at videreføre bevillingen i initiativ 2a.

***Initiativ 3. Kontinuerlige støjmålinger i gadebilledet* (0,2 mio. kr. årligt på service)**
Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at undersøge støjudviklingen på udvalgte strækninger i byen ved at indsamle og analysere data fra støjmålere, som er opsat til formålet strategiske steder i gadebilledet.

Formålet med undersøgelsen er at kunne vurdere effekten af de tiltag, der iværksættes i eksempelvis nattelivsplanen. Støjmålinger kan desuden på længere sigt potentielt danne baggrund for vurderinger i bevillingssager, herunder om nogle områder i byen er særligt belastede af støj fra festen i gaden.

Udførelse af kontinuerlige målinger kræver udstyr og ekspertise, som forvaltningen ikke har opbygget. Derfor forventer forvaltningen at etablere et samarbejde med et eksternt støjmålefirma, som kan forestå selve målingerne, der skal foretages over en årrække for at få nok data til, at der kan analyseres på udviklingen.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i sommeren 2021 lavet et mindre forsøg om støjmålinger i Vestergade i forbindelse med trafikforsøget i Middelalderbyen. Det tekniske set-up kan fungere, og hvis der etableres en længere tids-serie, vil det kunne give nye indsigter om støjen i byen herunder festen i gaden. Prisen pr. uge/måling er ca. 10.000 kr., og initiativet kan således skaleres efter, hvor lang periode og hvor mange målepunkter der ønskes.

Initiativ 4. Skærpede ordensregler og etablering af indsatszoner (0,6 mio. kr. årligt)
Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 17. august 2020, at forvaltningen, i samarbejde med politiet og øvrige myndigheder, skal udarbejde konkrete indsatsområder, der kan indgå i udvalgets strategi for bl.a. at skabe færre støjgener og øge tryghed i udvalgte lokaliteter i byens offentlige rum.

Regulering af musikafspilning i det offentlige rum sker via ordensbekendtgørelsen, der giver kommunerne mulighed for at udarbejde lokale ordensregler, som politiet godkender og håndhæver. Forvaltningen har i 2021 udarbejdet skærpede ordensregler for musikafspilning på tre udvalgte lokaliteter, som politiet har godkendt.

Forvaltningen vurderer på baggrund af sommeren 2020 og udviklingstendensen i benyttelse af det offentlige rum, at der vil være ønske om at udarbejde lokale ordensregler for flere lokaliteter. Forvaltningen anbefaler derfor at imødekomme dette behov ved at styrke det administrative arbejde, der indgår i at koordinere, udarbejde, implementere og evaluere de lokale ordensregler og eventuelt andre tiltag, der kan give politiet en større mulighed for at regulere musikafspilning i det offentlige rum med inddragelse af en række lokale aktører.

Forvaltningen vil i tillæg hertil, i samarbejde med naboer og de øvrige myndigheder, arbejde for at udpege og etablere egentlige indsatszoner, hvor gener bliver begrænset.

I etablering af indsatszoner kan indgå en række adfærdsregulerende redskaber. Et væsentligt tiltag er ovennævnte skærpede lokale ordensregler for zoner i hårdt plagede nattelivsområder. Imidlertid vurderer forvaltningen at etableringen af indsatszoner ikke alene kan bero på de skærpede lokale ordensregler. Der vil blive behov for at anvende andre adfærdsregulerende tiltag såsom informationskampagner samt udeserverings- og

bevillingstilladelser. Forvaltningen ønsker derfor at igangsætte arbejdet om etableringen af indsatszoner, ved at nærmere afklare de adfærdsregulerende redskaber, der vil bidrage til etablering af indsatszoner med henblik på udpegning og implementering af egentlige indsatszoner.

Hertil vil der være udgifter til skiltning for at øge synligheden af zonerne.

Initiativ 5. Styrket kontrol med byens udeserveringer (4,2 mio. kr. årligt på service)
Med dette initiativ styrkes den nuværende kontrol med byens udeserveringer. De øgede ressourcer vil gå til styrkelse af den eksisterende sagsbehandling af ansøgninger om udeservering samt øget tilsyn med udeserveringer i både dag- og aftentimerne, samt weekender, med henblik på at udføre opsøgende/forebyggende tilsyn og målrettede indsatser i udvalgte områder, der løbende udpeges. Det vil være et supplement til den nuværende tilsynsindsats, der primært prioriterer tilsyn i dagtimerne på hverdage på baggrund af klager.

Ved at øge hyppigheden af tilsyn vil det give en større synlighed af kontrollen, hvilket i sig selv vil give restaurationerne et større incitament til at sikre, at opstillingen af udeserveringer, restaurationernes drift og gæsternes opførsel foregår mere hensigtsmæssigt med respekt for folk i gaden og naboerne. Desuden vil det i højere grad give mulighed for at følge op på klager og udfordringer i aften- og nattetimerne.

For at kunne gennemføre tilsyn er det en forudsætning, at restauratørerne får behandlet deres ansøgninger om udeservering i tide og på et oplyst grundlag, så både kommunens tilsyn og politiet har grundlaget i orden for at kunne håndhæve evt. overskridelser af tilladelsernes rammer. Alle ansøgninger bliver sendt i høring hos Københavns Politi inden tilladelsen meddeles.

Under Corona pandemien har myndighedsbehandlingen fra både politi og beredskab fået et øget fokus, og politiet har i højere grad end tidligere, haft bemærkninger til tilladelsernes bagvedliggende dokumentation. Det sætter øgede krav til sagsbehandlingen, og vejledningen af restauratørerne for at kunne sikre, at dokumentationen i tilladelserne er tidssvarende for øvrige myndigheders krav, hvilket forlænger den gennemsnitlige sagsbehandlingstid betydeligt. Med midlerne imødekommes behov for hurtig sagsbehandling og understøttelse af samarbejdet med politiet.

Midlerne i initiativet er fordelt med fire årsværk til tilsyn med udeserveringer, ét årsværk til at håndtere øget administration og to årsværk til at styrke sagsbehandlingen på udeserveringstilladelserne.

Initiativ 6. Tildeling af afgrænsede områder til serveringssteder (0,3 mio. kr. på service)
Med dette initiativ igangsætter Teknik- og Miljøforvaltningen en indsats for at forpligte serveringssteder til at sikre ro og orden, når folk opholder sig umiddelbart uden for serveringsstedets matrikel i forbindelse med eksempelvis rygning.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil undersøge mulighederne for, at serveringsstederne i aften- og nattetimerne kan tildeles afgrænsede områder foran deres matrikel, hvor de forpligtes til at sikre orden, nedbringe støj, påvirke gæsternes opførsel positivt og rydde op efter gæsterne.

Midlerne vil gå til ekstern juridisk bistand, da initiativet skal afdække, hvilke handlemuligheder forvaltningen har i henhold til Vejloven og Miljøbeskyttelsesloven, som forvaltningen ikke selv kan afklare, da der er tale om en ekstraordinær svær juridisk tolkning. Den juridiske bistand vil også hjælpe med at indarbejde initiativet i den administrative praksis.

Initiativet kræver også en indsats hos Kultur- og Fritidsforvaltningen i forhold til at afdække, hvad der er muligt inden for Restaurationsloven.

Initiativet er afhængigt af, at initiativ 5 bevilges midler, da forvaltningen ellers ikke har mulighed for at føre tilsyn med om serveringsstederne lever op til deres forpligtelser, med nuværende tilsynsressourcer

Initiativ 7. Kampagne for adfærdsændring (1,6 mio. kr. på service i 2022-2023)
Med dette initiativ gennemføres en kampagne med henblik på at påvirke adfærden i nattelivet i en mere hensynsfuld og hensigtsmæssig retning, så alle brugergrupper i København oplever, at der bliver taget hensyn til dem. Adfærdskampagner er imidlertid svære at gennemføre og måle effekt på, hvorfor Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der gennemføres en begrænset kampagne i 2022 og 2023 med udgifter på 1,0 mio. kr. i service i 2022 og 0,6 mio. kr. i service i 2023

Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 12,1 mio. kr. i 2022, 11,4 mio. kr. i 2023 og 10,8 mio. kr. i 2024-2025. Initiativerne forventes ibrugtaget i januar 2022. Derudover er der afledte driftsudgifter til initiativ 4 på 0,01 mio. kr. i 2023, 0,02 mio. kr. i 2024 og 0,03 mio. kr. i 2025 og frem.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1a. Videreførelse af støjvagten						
- Videreførelse af støjvagten	service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
Initiativ 1a i alt		**1.700**	**1.700**	**1.700**	**1.700**	**6.800**
Initiativ 1b. Styrkelse af støjvagten						
- Styrkelse af støjvagten	service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
Initiativ 1b i alt		**1.700**	**1.700**	**1.700**	**1.700**	**6.800**
Initiativ 2a. Videreførelse af forvaltningens tilsyn og udtalelser i bevillingssager						
- Videreførelse af udtalelser	service	1.100	1.100	1.100	1.100	4.400
Initiativ 2a i alt		**1.100**	**1.100**	**1.100**	**1.100**	**4.400**
Initiativ 2b. Udvidelse af tilsyn og udtalelser						
- Udvidelse af tilsyn og udtalelser	service	1.200	1.200	1.200	1.200	4.800
Initiativ 2b i alt		**1.200**	**1.200**	**1.200**	**1.200**	**4.800**
Initiativ 3: Kontinuerlige støjmålinger i gadebilledet						
- Støjmålinger	Service	200	200	200	200	800
Initiativ 3 i alt		**200**	**200**	**200**	**200**	**800**
Initiativ 4: Skærpede ordensregler og indsatszoner						
- Etablering af indsatszoner med lokale ordensregler	service	600	600	600	600	2.400
- Skiltning af zoner	service	85	85	85	85	340
- Skiltning afledt drift	service		10	20	30	60
Initiativ 4 i alt		**685**	**695**	**705**	**715**	**2.800**

Initiativ 5. Styrket kontrol med byens udeserveringer						
- Styrket kontrol med byens udeserveringer	Service	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800
Initiativ 5 i alt		**4.200**	**4.200**	**4.200**	**4.200**	**16.800**
Initiativ 6. Tildeling af afgrænsede områder til serveringssteder						
- Ekstern juridisk bistand	Service	300				300
Initiativ 6 i alt		**300**				**300**
Initiativ 7. Kampagne for adfærdsændring						
- Udvikling af kampagne	Service	400				400
- Gennemførelse af kampagne	Service	600	600			1.200
Initiativ 8 i alt		**1.000**	**600**			**1.600**
Udgifter i alt		**12.085**	**11.395**	**10.805**	**10.815**	**45.100**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter						
- Initiativ 1a. Videreførelse af støjvagten	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
- Initiativ 1b. Styrkelse af støjvagten til kl.05.00	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
- Initiativ 2a. Videreførelse af tilsyn og udtalelser	1000	1.100	1.100	1.100	1.100	4.400
- Initiativ 2b. Udvidelse af tilsyn og udtalelser	1000	1.200	1.200	1.200	1.200	4.800
- Initiativ 3. Kontinuerlige støjmålinger i gadebilledet	1000	200	200	200	200	800
- Initiativ 4. Etablering af indsatszoner med lokale ordensregler	1000	600	600	600	600	2.400
- Initiativ 4. Skiltning af zoner	1000	85	85	85	85	340
Initiativ 5. Styrket kontrol med byens udeserveringer	1000	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800
Initiativ 6. Tildeling af afgrænsede områder til serveringssteder	1000	300				300
Initiativ 7. Udvikling af kampagne	1000	400				400
Initiativ 7. Gennemførelse af kampagne	1000	600	600			1.200
Serviceudgifter i alt		**12.085**	**11.385**	**10.785**	**10.785**	**45.040**
Afledte serviceudgifter						
- Initiativ 4. Skiltning afledt drift	1000		10	20	30	60
Afledte serviceudgifter i alt			**10**	**20**	**30**	**60**

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

Ved Budget 2018 blev der som en del af ren by- og nattelivspakke afsat bevillinger til henholdsvis at fortsætte støjvagten og til ny støjvagtspraksis på 1,7 mio. kr. årligt på service i 2018-2021 og 1,1 mio. kr. årligt på service i 2018-2021.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Budgetaftale 2018	2.800	2.800	2.800	2.800
Afsatte midler i alt	**2.800**	**2.800**	**2.800**	**2.800**

Budget 2021
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Henvist af KFU den 26.08.2021
e-Doc-nr. 2020-0861120-153

KF58 og TM286 Fire scenarier til finansiering af Restaurations- og Nattelivsplan 2021

Baggrund

Kultur- og Fritidsforvaltningen og Teknik-og Miljøforvaltningen har udarbejdet Restaurations- og Nattelivsplan 2021. Dette budgetnotat indeholder fire scenarier for finansiering af planen med forskellig grad af skalering af de enkelte forslag.

Indhold

I det samlede udkast til Restaurations- og Nattelivsplan 2021 er der beskrevet 33 initiativer, som kan iværksættes i perioden 2021-2025. Restaurations- og Nattelivsplan 2021 indeholder tre dele: en visionsdel, en miljødel og en restaurationsplan.

I dette budgetnotat opstilles fire scenarier – afhængig af skaleringsgraden af de enkelte initiativer. Modellerne går på tværs af Teknik- og Miljøforvaltningens og Kultur- og Fritidsforvaltningens ressort. Der er ud fra hvert initiativ redegjort for, hvilken forvaltning forslaget henhører under.

Nedenfor er oplistet de fire scenarier i tabelform – derefter følger den indholdsmæssige beskrivelse. Scenarierne er 1) Basispakke, 2) Fuld indsats, 3) Fuld indsats plus toiletter og 4) Fuld indsats plus kampagner.

Tabel 1 – Oversigt over ønskede aktiviteter på alle styringsområder
Scenarie 1 - Basispakke

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
1. KFF - 8 natteværter	Service	3.900	3.725	3.725	5.825	17.175
2. KFF - Partnerskab	Service	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
3. TMF - Udløb af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
3. TMF - Udvidelse af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
4. TMF - Styrket kontrol med udeservering	Service	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Service	1.373	1.500	1.500	1.500	5.873
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Anlæg	127				127
5. TMF – Reduktion af gener fra fest i byrummet, vedligehold og afledt drift	Service	55	55	55	55	220
6. TMF - Løsninger til hotspots	Service	1.302	1.500	1.500	1.500	5.802
6. TMF - Løsninger til hotspots	Anlæg	198				198
6. TMF – Løsninger til hotspots, vedligehold og afledt drift	Service	107	107	107	107	428
7. TMF - Alternative toilet-løsninger	Anlæg	800				800
8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter	Service	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600
I alt		**16.662**	**15.687**	**15.687**	**17.787**	**65.823**

Tabel 2 – Oversigt over ønskede aktiviteter på alle styringsområder
Scenarie 2 - Fuld indsats

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
1. KFF - 16 natteværter	Service	7.690	7.510	7.510	9.610	32.320
2. KFF - Partnerskab	Service	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
3. TMF - Udløb af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
3. TMF- Udvidelse af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
4. TMF - Styrket kontrol med udeservering	Service	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Service	3.631	3.631	3.631	3.631	14.524
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Anlæg	127				127
5. TMF – Reduktion af gener fra fest i byrummet, vedligehold og afledt drift	Service	55	55	55	55	220
6. TMF - Løsninger til hotspots	Service	3.347	3.347	3.347	3.347	13.388
6. TMF - Løsninger til hotspots	Anlæg	198				198
6. TMF – Løsninger til hotspots, vedligehold og afledt drift	Service	107	107	107	107	428
7. TMF - Alternative toilet-løsninger	Anlæg	800				800
8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter	Service	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600
I alt		**27.455**	**26.150**	**26.150**	**28.250**	**108.005**

Tabel 3 – Oversigt over ønskede aktiviteter på alle styringsområder
Scenarie 3 – Fuld indsats plus toiletter

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
1. KFF - 16 natteværter	Service	7.690	7.510	7.510	9.610	32.320
2. KFF - Partnerskab	Service	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
3. TMF - Udløb af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
3. TMF- Udvidelse af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
4. TMF - Styrket kontrol med udeservering	Service	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Service	3.631	3.631	3.631	3.631	14.524
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Anlæg	127				127
5. TMF – Reduktion af gener fra fest i byrummet, vedligehold og afledt drift	Service	55	55	55	55	220
6. TMF - Løsninger til hotspots	Service	3.347	3.347	3.347	3.347	13.388
6. TMF - Løsninger til hotspots	Anlæg	198				198
6. TMF – Løsninger til hotspots, vedligehold og afledt drift	Service	107	107	107	107	428
7. TMF - Alternative toilet-løsninger	Anlæg	800				800
8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter	Service	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600
9. TMF – Udvidelse af toiletfaciliteter	Anlæg	509	9.048			9.557

9. TMF – Udvidelse af toiletfaciliteter	Service	374	934	1.394	1.394	4.096
9. TMF – Udvidelse af toiletfaciliteter, reduktion af parkeringsindtægter	Service	14	14	14	14	56
9. TMF – Udvidelse af toiletfaciliteter, statslig modregning af toiletfaciliteter	Finanspo-ster	-14	-14	-14	-14	-56
10. TMF – Natrengøring af toiletter	Service	1.850	1.600	1.600	1.600	6.650
I alt		**30.188**	**37.732**	**29.144**	**31.244**	**128.308**

Tabel 4 – Oversigt over ønskede aktiviteter på alle styringsområder
Scenarie 4 – Fuld indsats plus kampagner

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
1. KFF - 16 natteværter	Service	7.690	7.510	7.510	9.610	32.320
2. KFF - Partnerskab	Service	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
3. TMF - Udløb af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
3. TMF- Udvidelse af støjvagten	Service	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
4. TMF - Styrket kontrol med udeservering	Service	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Service	3.631	3.631	3.631	3.631	14.524
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	Anlæg	127				127
5. TMF – Reduktion af gener fra fest i byrummet, vedligehold og afledt drift	Service	55	55	55	55	220
6. TMF - Løsninger til hotspots	Service	3.347	3.347	3.347	3.347	13.388
6. TMF - Løsninger til hotspots	Anlæg	198				198
6. TMF – Løsninger til hotspots, vedligehold og af-ledt drift	Service	107	107	107	107	428
7. TMF - Alternative toilet-løsninger	Anlæg	800				800
8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter	Service	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600
9. KFF - Kampagne mod vold	Service	500				500
10. KFF - Beboerpanelundersøgelse	Service	110	110	110	110	440
11. KFF - Kampagne for adfærdsændring	Service	2.000	600	600	600	3.800
I alt		**30.065**	**26.860**	**26.860**	**28.960**	**112.745**

Scenarie 1 – Basispakke

Forslaget indeholder en samlet bevilling på 65,82 mio. kr. fordelt med 16,7 mio. kr. i 2022, 15,7 mio. kr. i 2023, 15,7 mio. kr. i 2024 og 17,8 mio. kr. i 2025. Heraf 64,7 på service og 1,13 på anlæg.

1. KFF - Bevilling til udvidelse af ordning med natteværter (i alt 17,18 mio. kr. på service fra 2022-2025)

Antallet af natteværter opnormeres til otte hele året. Det inkluderer værter på gaden i og omkring Indre By samt i nogle weekender cyklende natteværter. Ordningen udvides til torsdag nat i de mest belastede uger – foruden fredag og lørdag nat. Samtidig styrkes den udviklingsindsats, der finder sted udenfor nattetimerne med nattelivets forskellige part-nere i form af lokale dialogmøder, borgerinddragelse, hotspotindsatser i udvalgte byrum, kampagnetiltag m.m. En natteværtsmodel kan være i drift fra marts 2022.

2. KFF - Partnerskabsmodel (i alt 10 mio. kr. på service fra 2022 -2025)
Der etableres et partnerskab for nattelivets aktører som et særligt udvalg (efter styrelseslovens §17, stk.4.). Basisbevillingen omfatter understøttelse af partnerskabet herunder udarbejdelse af undersøgelser og analyser til brug for yderlige dokumentation af nattelivet i København. Basisbevillingen omfatter endvidere koordinering på tværs af myndigheder og aktører i København samt dialog og inddragelse af borgere i arbejdet. Udvalget sekretariatsbetjenes af Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Opgaver for partnerskabet vil eksempelvis være organisering af lokale indsatsgrupper, herunder tage initiativ til støjdæmpende tiltag, særlige indsatser ifm. håndtering af affald, støjende ophold udenfor restaurationer mv. Der afsættes desuden midler på op til 0,75 mio. årligt til at igangsætte initiativer under partnerskabet. Initiativerne skal medfinansieres med mindst 50 pct. fra aktørerne i nattelivet.

3. TMF - Udløb af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025) samt styrkelse af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025)
Med dette initiativ videreføres bevillingen til støjvagterne, der fører tilsyn med støjgener fra restaurationer og spillesteder, hvor arrangørerne overskrider de tilladte sluttidspunkter og støjgrænser. Den nuværende bevilling udløber med udgangen af 2021. Afsættes der ikke midler, vil indsatsen med støjvagten ophøre, borgerne vil ikke have nogen at kontakte i nattetimerne, hvis de får generet deres nattesøvn af barer og diskoteker, og støjgener kan stå på i længere tid.

Teknik- og Miljøforvaltningen oplever en efterspørgsel fra borgere om at kunne kontakte kommunen efter kl.03.00, hvor støjvagten på nuværende tidspunkt ikke kan kontaktes. Med initiativet styrkes støjvagten samtidigt, så der fremadrettet vil blive ført tilsyn frem til kl. 05.00 i stedet for til kl. 03.00, og der kommer et ekstra hold støjvagter på gaden. Det ekstra hold støjvagter vil føre tilsyn i tidsrummet kl.22-05 i højsæsonen i sommerperioden og på udvalgte aftener/nætter uden for højsæsonen, hvor der forventes en høj belastning, og vil således supplere det eksisterende hold støjvagter i spidsbelastningen omkring kl.00.00.

4. TMF - Styrket kontrol med udeservering (i alt 6 mio. kr. fra 2022-2025)
Med dette initiativ styrkes den nuværende kontrol med byens udeserveringer. De øgede ressourcer vil gå til styrkelse af den eksisterende sagsbehandling af ansøgninger om udeservering samt øget tilsyn med udeserveringer i højsæsonen i både dag- og aftentimerne, samt weekender, med henblik på at udføre opsøgende/forebyggende tilsyn og målrettede indsatser i udvalgte områder, der løbende udpeges. Det vil være et supplement til den nuværende tilsynsindsats, der primært prioriterer tilsyn i dagtimerne på hverdage på baggrund af klager.

Ved at øge hyppigheden af tilsyn vil det give en større synlighed af kontrollen, hvilket i sig selv vil give restaurationerne et større incitament til at sikre, at opstillingen af udeserveringer, restaurationernes drift og gæsternes opførsel foregår mere hensigtsmæssigt med respekt for folk i gaden og naboerne. Desuden vil det i højere grad give mulighed for at følge op på klager og udfordringer i aften- og nattetimerne.

Med dette initiativ styrkes kontrol med og sagsbehandling af udeserveringer med 2 1/2 årsværk årligt i perioden 2022-2025. Initiativet forventes at have en mere begrænset effekt end initiativ 4 i scenarie 2.

5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet (i alt 6,2 mio. kr. fra 2022-2025)
I sommerhalvåret har der i stigende grad kunnet opleves gener fra fest i byrummet både i dag-, aften- og nattetimer, som genererer henkastet affald på grønne arealer, havneområder og pladser, altså andre steder end de typiske nattelivszoner, herunder akut opståede festzoner i byen, som normalt ikke oplever nattelivsaktiviteter.

Der foreslås en øget renholdelsesindsats i sommerperioden som kan sættes i værk fra torsdag aften til søndag morgen på sådanne særlige hotspots. Det vil blandt andet være steder som Havneparken på Islands Brygge, Nørrebroparken og Amager Strandparken, som er særligt velbesøgte i sommermånederne.

Renholdelsesindsatsen består af ekstra aftentømning af affaldskurvene og ekstra opsamling og fejning af henkastet affald i de spidsbelastede områder. Renhold vil i udgangspunktet finde sted om morgenen, når festaktiviteterne er afsluttet, så byen fremstår ren i løbet af formiddagen.

Der kan samtidig opsættes godt 25 supplerende løsninger til affaldshåndtering i spidsbelastningsområderne i form af pop-up affaldskurve, pizzabakkeindsamlere, askebægre og lignende, som kan være med til at lette mængden af henkastet affald.

TM84 Flere affaldskurve ved offentlige bænke indeholder opsætning af flere affaldskurve, hvorfor opsætning af supplerende affaldsbeholdere i dette initiativ skal koordineres med opsætning af affaldskurve i forbindelse med TM84, såfremt begge indsatser tildeles midler.

6. TMF - Løsninger til hotspots på nattelivsstrækningerne (i alt 6,4 mio. kr. fra 2022-2025)
Restaurations- og Nattelivsplan 2017 har ledt til udvikling af forskellige supplerende affaldsløsninger, der kan fungere i områder, der er særligt belastede og har mindre plads til almindelige affaldskurve, hvilket er typisk for fx indre by, hvor der er mange barer og restaurationer.

Der foreslås ekstra aftentømning af affaldskurve på udvalgte placeringer frem til kl. 22 i tidsrummet fra torsdag til lørdag, primært i Indre By og enkelte steder på Nørrebro, Vesterbro og Christianshavn, hvor der genereres særligt meget affald i forbindelse nattelivet. Derudover opsættes godt 60 supplerende affaldsbeholdere som eksempelvis pose- og pizzabakkeholdere på de udvalgte placeringer.

Som supplement foretages der desuden ekstra opsamling og fejning af henkastet affald om morgenen på udvalgte placeringer i Indre By, Nørrebro, Vesterbro og Christianshavn i tidsrummet fra fredag til søndag.

7. TMF - Alternative toilet-løsninger (i alt 0,8 mio. kr. i 2022)
Der er stort behov for at udvikle yderligere alternative løsninger, der kan minimere lugt- og uringener, hvor den bestående toiletkapacitet ikke dækker nattelivets behov.

Det forslås at afprøve alternative toiletløsninger, fx pissoirs/missoirs, mobile urinaler, tissetrakter mv. Alternative toiletløsninger skal være let tilgængeligt også for borgere, der er påvirket samt lette at montere og tage ned, så de ikke generer bybilledet i dagtimerne og kan bruges fleksibelt på skiftende feststeder samt der, hvor fredning eller pladsmangel ikke tillader andet.

Udover fysiske løsninger skal der udvikles og afprøves adfærdsændrende indsatser, der kan påvirke borgernes adfærd hen imod øget brug af de forskellige toiletfaciliteter ved eksempelvis skiltning eller andre former for nudging målrettet borgere i nattelivet.

Initiativet har udgifter for 0,8 mio. kr. til udvikling og afprøvning af alternative toiletløsninger og adfærdsændrende indsatser.

8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter (i alt 5,6 mio. kr. i 2022)
Der blev i Budget 2018 afsat 1,3 mio. kr. til en pulje, der skulle nedbringe generne fra nattelivet. Med dette initiativ foreslås det, at indsatserne med spuling af fortove, gader og pladser fra torsdag til søndag med fokus på Indre By samt opsætning af midlertidige toiletter i en seks uger i sommerhalvåret, til 0,9 mio. kr. årligt videreført fra 2022 og frem. Tildeles der ikke midler, vil indsatserne bortfalde, og der vil kunne opleves væsentligt flere menneskelige efterladenskaber, som ligeledes vil medføre lugtgener.

Desuden foreslås det at omprioritere og forøge bevillingen således, at den tidligere registrering af affald erstattes af en indsats til 0,5 mio. kr. årligt til opstilling af flere midlertidige toiletter hen over sommeren flere steder i byen. Opstilling af flere midlertidige toiletfaciliteter vil i endnu højere grad imødekomme gener fra fx urin og andre efterladenskaber. Forvaltningen vurderer, at der bl.a. er behov for opstilling af midlertidige toiletter i den kommunale del af Havneparken på Islands Brygge og yderligere lokationer, ligesom faciliteterne kan flyttes alt efter behovet og pladsforhold, fx ift. fredning. Initiativet kan skaleres.

Scenarie 2 – Fuld indsats
Forslaget indeholder en samlet bevilling på 108,0 mio. kr. fordelt med 27,5 mio. kr. i 2022, 26,15 mio. kr. i 2023, 26,15 mio. kr. i 2024 og 28,25 mio. kr. i 2025. Heraf 106,88 på service og 1,13 på anlæg.

1. KFF - Bevilling til udvidelse af ordning med natteværter (i alt 32,3 mio. kr. på service fra 2022-2025)
I forhold til scenarie 1 opnormeres antallet af natteværter til 16 hele året.

2. KFF - Partnerskabsmodel (i alt 10 mio. kr. på service fra 2022 -2025)
Samme som i scenarie 1

3. TMF - Udløb af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025) samt styrkelse af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som i scenarie 1.

4. TMF - Styrket kontrol med udeservering (i alt 16,8 mio. kr. fra 2022-2025)
Med dette initiativ styrkes den nuværende kontrol med byens udeserveringer. De øgede ressourcer vil gå til styrkelse af den eksisterende sagsbehandling af ansøgninger om udeservering samt øget tilsyn med udeserveringer i både dag- og aftentimerne, samt weekender, med henblik på at udføre opsøgende/forebyggende tilsyn og målrettede indsatser i udvalgte områder, der løbende udpeges. Det vil være et supplement til den nuværende tilsynsindsats, der primært prioriterer tilsyn i dagtimerne på hverdage på baggrund af klager.

Ved at øge hyppigheden af tilsyn vil det give en større synlighed af kontrollen, hvilket i sig selv vil give restaurationerne et større incitament til at sikre, at opstillingen af udeserveringer, restaurationernes drift og gæsternes opførsel foregår mere hensigtsmæssigt med

respekt for folk i gaden og naboerne. Desuden vil det i højere grad give mulighed for at følge op på klager og udfordringer i aften- og nattetimerne.

Midlerne i initiativet er fordelt med fire årsværk til tilsyn med udeserveringer, ét årsværk til at håndtere øget administration og to årsværk til at styrke sagsbehandlingen på udeserveringstilladelserne.

5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet (i alt 14,87 mio. kr. fra 2022-2025)
Initiativet svarer indholdsmæssigt til initiativ 5, scenarie 1. Indsatserne vedr. øget renholdelse og aftentømning af affaldskurve er volumenmæssigt i dette initiativ øget til det dobbelte, mens indsatsen vedr. ekstra affaldskurve er uændret i forhold til initiativ 5, scenarie 1.

TM84 Flere affaldskurve ved offentlige bænke indeholder opsætning af flere affaldskurve, hvorfor opsætning af supplerende affaldsbeholdere i dette initiativ skal koordineres med opsætning af affaldskurve i forbindelse med TM84, såfremt begge indsatser tildeles midler.

6. TMF - Løsninger til hotspots (i alt 14,01 mio. kr. fra 2022-2025)
Initiativet svarer indholdsmæssigt til initiativ 6, scenarie 1, men er fordoblet med hensyn til aftentømning af affaldskurve og morgen ondsamling af affald. Indsatsen vedr. nye affaldsbeholdere er uændret.

7. TMF - Alternative toilet-løsninger(i alt 0,8 mio. kr. i 2022)
Samme som scenarie 1

8. TMF - Udløb på spuling af toiletter (i alt 5,6 mio. kr. i 2022)
Samme som scenarie 1

Scenarie 3 – Fuld indsats plus toiletter
Forslaget indeholder en samlet servicebevilling på 128,31 mio. kr. fordelt med 30,2 mio. kr. i 2022, 37,7 mio. kr. i 2023, 29,1 mio. kr. i 2024 og 31,2 mio. kr. i 2025. Heraf 117,69 på service, 10,68 mio. kr. på anlæg samt 56 t. kr. på finansposter.

1. KFF - Bevilling til udvidelse af ordning med natteværter (i alt 32,3 mio. kr. på service fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

2. KFF - Partnerskabsmodel (i alt 10 mio. kr. på service fra 2022 -2025)
Samme som i scenarie 1.

3. TMF - Udløb af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025) samt styrkelse af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som i scenarie 1.

4. TMF - Styrket kontrol med udeservering(i alt 16,8 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet(i alt 14,87 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

6. TMF - Løsninger til hotspots (i alt 14,01 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

7. TMF – Alternativ toiletløsning (i alt 0,8 mio. kr. i 2022)
Samme som scenarie 1.

8. TMF - Udløb på spuling af toiletter (i alt 5,6 mio. kr. i 2022)
Samme som scenarie 1.

9. TMF – Udvidelse af toiletfaciliteter (i alt 13,65 mio. kr. fra 2022-2025)
Med dette initiativ opsættes i alt fire nye døgnåbne toiletter i særligt belastede nattelivszoner med behov for mere toiletkapacitet, især i aften og nattetimerne: Toiletterne opsættes på følgende lokationer:
- Nørreport ved Nørre Voldgade/Gothersgade
- Linnésgade eller Rømersgade, tæt ved Israels Plads. Afklares nærmere
- Borgergade, som erstatning for eksisterende toilet fra 2008, som med kun et toiletrum ikke tilbyder tilstrækkelig kapacitet, og som nærmer sig levetidsudløb.
- På Nytorv, som erstatning for et kommende sæsontoilet, der kun er sommeråbent, og som supplement til et støbejernspissoir, der hverken er opvarmet eller frostsikret og derfor ikke kan bruges året rundt. På grund af fredning og byggetekniske årsager er det ikke muligt at opsætte et standardtoilet andetsteds på Gammeltorv eller Nytorv. Der vil blive forelagt forslag for Teknik- og Miljøudvalget til alternativ placering af sæsontoilettet, hvor det bedre modsvarer de lokale behov.
- På Sortedam Dossering tæt ved Dronning Louise Bro. Det er grundet fredning og pladsmangel ikke muligt at opstille et standardtoilet på eller ved Dronning Louises Bro, hvorfor der foreslås at der opstilles en fast installeret døgnåben toiletvogn. Den konkrete placering skal afklares nærmere, men vil formentlig kræve nedlæggelse af to parkeringspladser

Endvidere forslås det at frostsikre toiletbygningerne ved Nyhavnsbroen, så de kan bruges året rundt.

Med initiativet indkøbes fire standardtoiletter, som indeholder to toiletrum, det ene med handicapadgang samt et pissoir. Prisen pr. styk er 2,0 mio. kr. i indkøb og 0,3 mio. kr. årligt i afledt drift til rengøring, forbrug og vedligehold. Derudover indkøbes én toiletvogn til 0,4 mio. kr., hvortil der også kommer 0,3 mio. kr. årligt i afledt drift til rengøring, forbrug og vedligehold. Frostsikring af toiletbygningerne ved Nyhavnsbroen estimeres at koste 0,1 mio. kr. og der skal desuden afsættes supplerende driftsmidler til vinterperioden.

Det er i initiativ TM116 foreslået at afsætte driftsmidler til sæsontoilettet på Nytorv. Initiativerne vedr. driftsmidler til sæsontoilettet på Nytorv og vedr. nyt toilet på Nytorv er gensidigt udelukkende.

10. TMF – Natrengøring af toiletter (i alt 6,65 mio. kr. fra 2022-2025)

Erfaringer viser, at borgerne benytter sig af offentlige toiletter, når de er rene og indbydende. For tiden rengøres de ubemandede toiletter kun i dagtimerne. For at opretholde rene og indbydende toiletter i de særligt belastede områder forslås det at udvide rengøringsfrekvensen med to natrengøringer i tidsrummet kl. 22-05, tre nætter om ugen, torsdag til søndag. Natrengøring af toiletterne i weekenden kan forebygge lugt- og uringener og gavne både borgere, der deltager i nattelivet og borgerne, der bor og færdes i området. Natrengøring er en forholdsvis dyr løsning, da der af sikkerhedsmæssige hensyn altid skal være to medarbejdere på arbejde.

Det foreslås at gennemføre to natrengøringer af i alt syv døgnåbne toiletter (tre ubemandede toiletter og fire pissoirs) tre nætter om ugen.

Bevilges der midler til *flere nye ubemandede toiletter*, jf. initiativ 4a, og dermed en udvidelse af toiletkapaciteten, kan forslaget om to natrengøringer opskaleres til i alt 10 toiletter

(seks ubemandede toiletter og fire pissoirs) tre nætter om ugen. I så fald skal der afsættes yderligere 0,3 mio. kr. årligt.

Scenarie 4 – Fuld indsats plus kampagner
Forslaget indeholder en samlet servicebevilling på 112,75 mio. kr. fordelt med 30,1 mio. kr. i 2022, 26,9 mio. kr. i 2023, 26,9 mio. kr. i 2024 og 29 mio. kr. i 2025. Heraf 111,62 service og 1,13 på anlæg.

1. KFF - Bevilling til udvidelse af ordning med natteværter (i alt 32,3 mio. kr. på service fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

2. KFF - Partnerskabsmodel (i alt 10 mio. kr. på service fra 2022 -2025)
Samme som i scenarie 1.

3. TMF - Udløb af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025) samt styrkelse af støjvagten (i alt 6,8 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som i scenarie 1.

4. TMF - Styrket kontrol med udeservering(i alt 16,8 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet(i alt 14,87 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

6. TMF - Løsninger til hotspots (i alt 14,01 mio. kr. fra 2022-2025)
Samme som scenarie 2.

7. TMF - Alternative toilet-løsninger(i alt 0,8 mio. kr. i 2022)
Samme som scenarie 1

8. TMF - Udløb på spuling af toiletter (i alt 5,6 mio. kr. i 2022)
Samme som scenarie 1

9. KFF – Kampagne mod vold i nattelivet (i alt 0,5 mio. kr. på service i 2022)
Der gennemføres en kampagne mod vold og narkotika i Københavns natteliv. Kampagnen vil være rettet mod den unge målgruppe, da erfaringer med alkohol og natteliv starter tidligt i Danmark. Bevillingen skal anvendes til et indledende analysearbejde omkring formål, målgruppe, behov, budskab. Kampagnen udvikles sammen med partnerskabet.

10. KFF - Beboerpanelundersøgelse (i alt 0,44 mio. kr. på service fra 2022-2025)
Der gennemføres en årlig beboerpanelsundersøgelse i udvalgte dele af København. Resultaterne fra beboerpanelsundersøgelsen anvendes til at fastsætte mål for genereduktion i byen. Beboerpanelsundersøgelsen udarbejdes i samarbejde med partnerskabet.

11. KFF -Kampagne for adfærdsændring (i alt 3,8 mio. kr. på service fra 2022-2025)
Der udarbejdes i samarbejde med nattelivets aktører en kampagne for adfærdsændring i nattelivet. Kampagnen betyder, at dørmænd og bartendere m.fl. videreuddannes i at forebygge og bekæmpe grænseoverskridende og utryghedsskabende adfærd i natten.

Forventet effekt og opfølgning
I forbindelse med Restaurations- og Nattelivsplan 2021 indgår, at der årligt udarbejdes en afrapportering og evaluering af kommunens arbejde på restaurations- og

nattelivsområdet. Derudover vil det vil indgå som et led i en partnerskabsmodel, at der løbende måles på geneniveauet i byen forbundet til nattelivet.

Tekniske oplysninger

Tabel 5 – Udgifter til service

Scenarie 1 - Basispakke

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	2000	127				127	*
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	2000	198				198	*
7. TMF - Alternative toilet-løsninger	TMU	2000	800				800	*
Anlægsudgifter i alt			**1.125**				**1.125**	*
Serviceudgifter								
1. KFF – 8 natteværter	KFU	1060	3.900	3.725	3.725	5.825	17.175	
2. KFF - partnerskab	KFU	1060	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000	
3. TMF - Udløb af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
3. TMF- Udvidelse af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
4. TMF - Styrket kontrol med udeservering	TMU	1000	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000	
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	1.373	1.500	1.500	1.500	5.873	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	1.302	1.500	1.500	1.500	5.802	
8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter	TMU	1000	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600	
Serviceudgifter i alt			**15.375**	**15.525**	**15.525**	**17.625**	**64.050**	
Afledte serviceudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	55	55	55	55	220	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	107	107	107	107	428	
Afledte serviceudgifter i alt			**162**	**162**	**162**	**162**	**648**	

Tabel 6 – Udgifter til service
Scenarie 2 - Fuld indsats

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	2000	127				127	*
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	2000	198				198	*
7. TMF - Alternative toiletløsninger	TMU	2000	800				800	*
Anlægsudgifter i alt			**1.125**				**1.125**	
Serviceudgifter								
1. KFF – 16 natteværter	KFU	1060	7.690	7.510	7.510	9.610	32.320	
2. KFF - partnerskab	KFU	1060	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000	
3. TMF - Udløb af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
3. TMF- Udvidelse af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
4. TMF - Styrket kontrol med udeservering	TMU	1000	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800	
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	3.631	3.631	3.631	3.631	14.524	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	3.347	3.347	3.347	3.347	13.388	
8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter	TMU	1000	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600	
Serviceudgifter i alt			**26.168**	**25.988**	**25.988**	**28.088**	**106.232**	
Afledte serviceudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	55	55	55	55	220	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	107	107	107	107	428	
Afledte serviceudgifter i alt			**162**	**162**	**162**	**162**	**648**	

Tabel 7 – Udgifter til service

Scenarie 3 - Fuld indsats plus toiletter

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	2000	127				127	**127***
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	2000	198				198	**198***
7. TMF - Alternative toiletløsninger	TMU	2000	800				800	**800***
9. Udvidelse af toiletfaciliteter	TMU	2000	509	9.048			9.557	**509***
Anlægsudgifter i alt			**1.634**	**9.048**			**10.682**	**1.634***
Serviceudgifter								
1. KFF – 16 natteværter	KFU	1060	7.690	7.510	7.510	9.610	32.320	
2. KFF - partnerskab	KFU	1060	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000	
3. TMF - Udløb af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
3. TMF- Udvidelse af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
4. TMF - Styrket kontrol med ude-servering	TMU	1000	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800	
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	3.631	3.631	3.631	3.631	14.524	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	3.347	3.347	3.347	3.347	13.388	
8. TMF - Udløb på spuling og mid-lertidige toiletter	TMU	1000	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600	
9. Udvidelse af toiletfaciliteter	TMU	1000	374	934	1.394	1.394	4.096	
10. TMF - Natrengøring af toiletter	TMU	1000	1.850	1.600	1.600	1.600	6.650	
Serviceudgifter i alt			**28.392**	**28.522**	**28.982**	**31.082**	**116.978**	
Afledte serviceudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	55	55	55	55	220	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	107	107	107	107	428	
Afledte servicemåltals-effekter								
-Reduktion af parkerings-indtæg-ter (9. Udvidelse af toiletfaciliteter)	TMU	1010	14	14	14	14	56	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**176**	**176**	**176**	**176**	**704**	
Finansposter								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter (9. Udvi-delse af toiletfaciliteter)	ØU	2500	-14	-14	-14	-14	-56	
Finansposter i alt			**-14**	**-14**	**-14**	**-14**	**-56**	

Tabel 8 – Udgifter til service,
Scenarie 4 – Fuld indsats plus kampagner

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	2000	127				127	*
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	2000	198				198	*
7. TMF - Alternative toilet-løsninger	TMU	2000	800				800	*
Anlægsudgifter i alt			**1.125**				**1.125**	*
Serviceudgifter								
1. KFF – 16 natteværter	KFU	1060	7.690	7.510	7.510	9.610	32.320	
2. KFF - partnerskab	KFU	1060	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000	
3. TMF - Udløb af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
3. TMF- Udvidelse af støjvagten	TMU	1000	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800	
4. TMF - Styrket kontrol med udeservering	TMU	1000	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800	
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	3.631	3.631	3.631	3.631	14.524	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	3.347	3.347	3.347	3.347	13.388	
8. TMF - Udløb på spuling og midlertidige toiletter	TMU	1000	1.400	1.400	1.400	1.400	5.600	
9. KFF - Kampagne mod vold	KFU	1060	500				500	
10. KFF - Beboerpanelundersøgelse	KFU	1060	110	110	110	110	440	
11. KFF - Kampagne for adfærdsændring	KFU	1060	2.000	600	600	600	3.800	
Serviceudgifter i alt			**28.778**	**26.698**	**26.698**	**28.798**	**110.972**	
Afledte serviceudgifter								
5. TMF - Reduktion af gener fra fest i byrummet	TMU	1000	55	55	55	55	220	
6. TMF - Løsninger til hotspots	TMU	1000	107	107	107	107	428	
Afledte serviceudgifter i alt			**162**	**162**	**162**	**162**	**648**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

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

Høring

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

TM256 Anlæg og drift af 25 affaldskurve

Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat om opsætning af 25 ekstra affaldskurve til parker og pladser med megen ophold til Budget 2022.

Indhold
Initiativet indeholder opsætning og drift af 25 ekstra maskinelt tømte affaldskurve fordelt på belastede lokaliteter i hele byen. Affaldskurvene ønskes særligt placeret ved grønne arealer både parker og på pladser samt havnearealer fx Brønshøj Torv, Christianshavn, Amager Fælled, Voldene samt områder ved Amagerstrand med meget ophold.

Budgetnotat *TM8 Nattelivspakke og ren by* indeholder blandt andet opsætning af flere affaldsløsninger på hotspots samt ekstra tømninger i aftentimerne i sommerhalvår og øget renholdelsesaktiviteter ved festlige udendørsaktiviteter. *TM84 Flere affaldskurve ved offentlige bænke* indeholder opsætning af flere affaldskurve og *TM237 Toiletter og affaldskurve langs havnefronten* indeholder ekstra affaldskurve ved udvalgte havnearealer. Opsætning af supplerende affaldsbeholdere i dette initiativ skal derfor koordineres med indsatser i de øvrige tre nævnte budgetinitiativer, såfremt et eller flere af disse tildeles midler.

Initiativet har ingen konsekvenser for træer og parkeringspladser i byen.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativet understøtter renhold og affaldshåndtering, der skal bidrage til målsætningen fra Fællesskab København, om at 2/3 af københavnerne oplever København som ren by.

Økonomi
Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,3 mio. kr. i 2022. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022 og 0,2 mio. kr. i 2023 og frem. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2022 og 0,03 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. De afledte driftsmidler indbefatter vedligehold af affaldskurve, herunder reparation og omfoliering samt vask af kurvene. Initiativet forventes ibrugtaget i oktober 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
25 ekstra affaldskurve i byen						
Indkøb og opsætning	Anlæg	305				305
Tømning	Service	60	238	238	238	774
Afledt drift og vedligehold	Service	6	25	25	25	81
Udgifter i alt		**371**	**263**	**263**	**263**	**1.160**

Risikovurdering
Initiativet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8% af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
Udførelse	2000	270				270	270
Midler til intern bygherreorganisation	2000	35				35	
Anlægsudgifter i alt		**305**				**305**	**270**
Serviceudgifter							
Tømning	1000	60	238	238	238	774	
Serviceudgifter i alt		**60**	**238**	**238**	**238**	**774**	
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	1000	6	25	25	25	81	
Afledte serviceudgifter i alt		**6**	**25**	**25**	**25**	**81**	

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

I Budget 2018 blev der afsat 2,1 mio. kr. i 2018 til udskiftning af affaldskurve, og 3,1 mio. kr. i 2018 og 4,2 mio. kr. i 2019 og frem til hyppigere tømning af affaldskurve. Der blev ligeledes afsat 1,3 mio. kr. til renhold og spuling i 2018-2021.
I Budget 2019 blev der afsat 2,4 mio. kr. fra 2019-2022 til øget renhold de steder i byen, hvor behovet var størst.

I Budget 2020 blev der afsat 3,5 mio. kr. i 2020 og 2021 til optimeret tømning af affaldskurve, som en del af Budgetanalysen fase 1.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Budgetaftale 2018	6.500	5.500	5.500	5.500	4.200
Budgetaftale 2019		2.400	2.400	2.400	2.400
Budgetaftale 2020			3.500	3.500	
Afsatte midler i alt	**6.500**	**7.400**	**11.400**	**11.400**	**6.600**

TM171 30.000 ton CO_2-reduktion fra vejtrafikken i 2025

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om tre scenarier med initiativer, der kan reducere vejtrafikkens CO_2-udledning med 30.000 ton i 2025.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder tre scenarier med initiativer til at reducere CO_2-udledningen fra vejtrafikken med ca. 30.000 ton i 2025. For nærmere information om de enkelte initiativers CO2-effekt og omkostninger henvises til bilag 1.

Scenarierne er gensidigt udelukkende. Scenarie 1 og 3 reducerer både antal kørte kilometer i bil (biltrafikarbejdet) og bilejerskabet, mens scenarie 2 indeholder initiativer, der primært reducerer biltrafikarbejdet.

Initiativerne i hvert scenarie påvirker hinanden, og de er sat sammen således, at CO_2-effekten er omkring 30.000 ton. Det er derfor ikke muligt at udvælge enkelte initiativer fra scenarierne uden at CO_2-effekten og økonomien skal tilpasses. For at sikre, at initiativerne får CO_2-effekt i 2025, implementeres de initiativer, der kræver fysiske ændringer af byrummet, med foreløbige foranstaltninger i form af afmærkning, skiltning, betonklodser, justering af signaler mv. Det vil være en politisk beslutning for scenarie 1 og 2, hvorvidt initiativerne efterfølgende skal permanentliggøres, hvilket forudsætter, at der afsættes yderligere drifts- og/eller anlægsmidler hertil, afhængig af hvordan løsningen ønskes. Der er afsat midler til at fjerne de foreløbige foranstaltninger, såfremt der ikke træffes beslutning herom. I scenarie 3 etableres hastighedsreducerende tiltag med permanente løsninger som skilte og bump. Der afsættes derfor ikke midler til nedrivning i 2026.

Scenarie 1: Lavere bilejerskab og mindre biltrafik (155,5 mio. kr. i anlæg)

Scenariet består af initiativer, som både forventes at reducere bilejerskabet og biltrafikarbejdet. Beboerlicensen kan skaleres til 8.000-12.000 kr. årligt. I nedenstående er der regnet med gennemsnittet på 10.000 kr. årligt, hvor det skønnes at CO_2-effekten af det samlede scenarie vil være omkring 30.000 ton i 2025. Udover beboerlicens indeholder scenarie 1 følgende initiativer:

- Stigning i beboerlicens for fossile biler til 10.000 kr. årligt. Beboerlicens for elbiler er uændret, 205 kr. pr. år.
- Stigning i timeparkeringstaksterne med 40 %. Elbiler vil fortsat parkere gratis.
- Etablering af tre trafikøer med grønne trafikveje på Nørrebro, Østerbro og Indre By.
- Foranalyse med henblik på omprioritering af 12 % kantstensparkering (ca. 12.000 pladser udover de parkeringspladser, som nedlægges i trafikøerne). Analysen skal

kortlægge hvor mange parkeringspladser, som skal omdannes til delebilspladser og elbilpladser samt andre formål. Analysen skal også kortlægge, hvor parkeringspladser skal omdannes, så det blandt andet øger trafiksikkerheden, hvor meget det kræver af anlægsomkostninger, og hvordan sidstnævnte kan minimeres fx ved koordinering af andre kommunale anlægsprojekter.

- Hastighedsgrænsen sættes ned med 10 km/timen på fordelingsgader, bydelsgader og lokalgader, som ikke dækkes af trafikøerne. Hastighedsgrænsen ændres ikke på de største veje (de regionale veje). Nogle steder vil det være tilstrækkeligt at opsætte skilte og andre steder kræver det mindre fysisk ombygning, dette vurderes på baggrund af en samlet screening af de omfattede veje.
- Ikke fysiske tiltag, som accelererer ændringerne i transportadfærden, herunder informationskampagner, grøn varelevering/citylogistik, mobility management og udbredelse af elcykler med videre.
- En analyse i tæt samarbejde med Movia, som skal kortlægge hvordan flere busser eller buslinjer kan understøtte transportadfærden i samspil med de øvrige initiativer.
- En foranalyse og dispositionsforslag, som skal kortlægge hvordan bedre cykelgenveje, cykelprioritering i kryds samt bedre forhold for cykeltrafikken kan understøtte transportadfærden i samspil med de øvrige initiativer.

Scenarie 2: Mindre biltrafik (194,0 mio. kr. i anlæg)
Scenariet består af initiativer, som primært reducerer antal kørte kilometer i bil.

- Hastighedsgrænsen nedsættes i gennemsnit med 10 km/timen på de kommunale veje, således at effekten på antal kørte kilometer forventes at være den samme. Dette er på baggrund af en samlet screening af vejnettet i København.
- Etablering af fire trafikøer med grønne trafikveje på Nørrebro, Østerbro, Indre By og Vesterbro.
- Udarbejdelse af analyse i tæt samarbejde med Movia, som skal kortlægge hvordan flere busser eller buslinjer kan understøtte transportadfærden i samspil med de øvrige initiativer.
- Dispositionsforslag, der kortlægger hvordan bedre cykelgenveje, cykelprioritering i kryds samt bedre forhold for cykeltrafikken kan understøtte transportadfærden i samspil med de øvrige initiativer.
- Omprioritering af Tagensvej til 1 spor for fossile biler i hver retning samt øget cykelkapacitet og busfremkommelighed.

Scenarie 3: Mindre biltrafik, lavere bilejerskab og skalerbar pulje til hastighedsreduktioner (20,2 mio. kr. i anlæg)
Scenariet består af initiativer, som både forventes at reducere bilejerskabet og biltrafikarbejdet. Scenariet er baseret på initiativer, som har størst mulig CO_2-effekt for færrest mulige anlægsmidler:

- Stigning i beboerlicens for fossile biler til 12.000 kr. årligt. Beboerlicens for elbiler er uændret, 205 kr. pr. år.
- Stigning i timeparkeringstaksterne med 100 %. Elbiler vil fortsat parkere gratis.
- Screening af alle kommunale veje hvor der ikke i forvejen er hastighedsbegrænsende tiltag med særligt fokus på, hvor hastighedsreduktioner kan opnå størst mulig CO_2-effekt. De mindre veje screenes for, hvor der kan anlægges hastighedszoner på 30 km/t med skilte og bump, og på det overordnede vejnet (de regionale veje og fordelingsgaderne) analyseres muligheden for at sænke

hastighedsgrænsen til 40 eller 30 km/t inklusive tiltag for at undgå uhensigtsmæssig omvejskørsel. Der afsættes en pulje på 15 mio. kr., så man med løbende udrulning hurtigst muligt kan realisere de steder, hvor CO_2-effekten er størst, og hvor det giver mening ift. de nuværende hastighedsgrænser. Puljen er skalerbar.

- Foranalyse med henblik på omprioritering af 15 % kantstensparkering. Analysen skal kortlægge hvor mange parkeringspladser, som skal omdannes til delebilspladser og elbilpladser samt andre formål. Analysen skal også kortlægge, hvor parkeringspladser skal omdannes, så det blandt andet øger trafiksikkerheden, hvor meget det kræver af anlægsomkostninger, og hvordan sidstnævnte kan minimeres fx ved koordinering af andre kommunale anlægsprojekter.
- Ikke fysiske tiltag, som accelererer ændringerne i transportadfærden, herunder informationskampagner, grøn varelevering/citylogistik, mobility management og udbredelse af elcykler med videre.
- En analyse i tæt samarbejde med Movia, som skal kortlægge hvordan flere busser eller buslinjer kan understøtte transportadfærden i samspil med de øvrige initiativer.

Tilvalg til scenarie 1 og 2: Midlertidige byrum (15,9 mio. kr. i anlæg)
Tiltaget vedr. trafikøer i de to første scenarier medfører, at arealer i byen kan omprioriteres til andre formål. Foruden prioritering af cykel- og busfremkommelighed kan det resterende areal prioriteres til midlertidige byrum, som fx bænke, blomsterkummer, afmærkning af bredere fortove, cykelparkering, sorteringspunkter mm. Der afsættes derfor en pulje på 18,9 mio. kr. til etablering af midlertidige byrum på udvalgte arealer. Arealerne udpeges med inddragelse af interessenter fra lokalområderne, ligesom de også inddrages i udformning af de konkrete midlertidige byrum. Puljen kan skaleres.

Det begrænset hvor meget plads som frigives i scenarie 3, da det primært er i forbindelse med omprioritering af parkeringspladser, som først skal kortlægges i en foranalyse. På baggrund af foranalysen kan der i Overførselssagen 2022/2023 og Budget 2023 afsættes midler til midlertidige byrum.

Tidsplan og proces
Initiativerne i scenarierne skal senest stå færdige medio 2024 for, at CO_2-effekten kan realiseres i 2025. Tabel 1 angiver processen for de forskellige initiativer. En række af de fysiske anlæg kræver yderligere detailplanlægning, hvorfor der primært søges om midler til foranalyse og dispositionsforslag i Budget 2022. Det drejer sig om: prioritering af cykeltrafikken og flere busser, omprioritering af kantstensparkering og omprioritering af Tagensvej. For at realisere CO_2-effekten er det en forudsætning, at der afsættes midler til initiativernes etablering i Overførselssagen 2022/2023.

Initiativer	**Proces**
Initiativer, som indgår i både scenarie 1, scenarie 2 og scenarie 3	
Prioritering af flere busser	Analyse til konkretisering af mere bustrafik i tæt samarbejde mellem Økonomiforvaltningen og Movia (trafikmodelberegninger samt konsulenter). Der kan afsættes midler til implementering i Budget 2023.
Initiativer, som kun indgår i scenarie 1 og scenarie 2	
Hastigheds-nedsættelse (screening og etableringsomkostninger)	Realiseringen kræver godkendelse af Københavns Politi. En revision af "Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser" er i høring i sommeren 2021 og forventes afsluttet i 2021. Revisionen lægger op til, at det bliver lettere at indhente samtykke til hastighedsbegrænsning. Der kan i Budget 2023 afsættes midler til fjernelse/omplacering af eksisterende hastighedsdæmpende foranstaltninger, efter det er kortlagt, hvor de skal ændres.

Prioritering af cykeltrafikken	Foranalyse og dispositionsforslag af initiativer for prioritering af cykeltrafikken, udover det som indgår i trafikøerne.
Trafikøerne	Trafikøerne etableres i løbet af 2022-2023. Der gennemføres en evaluering af trafikøerne i foråret 2024, så der kan afsættes midler til permanentliggørelse med Budget 2025.
Initiativer, som indgår i scenarie 1 og 3	
Øget beboerlicens og øgede timetakster	Beboerlicensen ændres pr. 1. januar 2022. Dog vil der gå et år, før den øgede beboerlicens er implementeret (dvs. i 2023), da fornyelse af beboerlicenser sker en gang om året.
Omprioritering af kantstensparkering	Foranalyse med henblik på at kortlægge hvor mange og hvilke pladser, der omdannes til elbilpladser og delebilspladser, samt hvilke pladser, som skal nedlægges og omprioriteres til andre formål, samt anlægsøkonomi. Der kan afsættes midler til projektering og implementering i Overførselssagen 2022-2023.
Ikke-fysiske tiltag	Tiltagene har en lang planlægnings- og indfasningstid. Blandt andet indeholder initiativet flere tiltag, der er afhængige af forankring hos eksterne aktører, såsom citylogistik og mobility management, hvilket nødvendiggør dialog og information over en længere periode.
Initiativer, som indgår i scenarie 2	
Omprioritering af Tagensvej	Foranalyse og dispositionsforslag. Der kan afsættes midler til implementering i Overførselssagen 2022-2023.
Initiativer, som indgår i scenarie 3	
Hastighedsnedsættelse (screening og pulje til etablering af de første veje)	Realiseringen kræver godkendelse af Københavns Politi. Der kan i Overførselssagen 2022/2023 og Budget 2023 på baggrund af screeningen afsættes midler til realiseringen af hastighedsnedsættelsen på de resterende veje.

Scenarierne forventes at føre til flere cykelparkeringspladser, hvilket vil blive afklaret i projektperioden.

Scenarie 2 skal koordineres med følgende to igangsatte anlægsprojekter:
- Anlæg af Tagensvej, etape 1, der vedrørende busfremkommelighed og klimatilpasning samt genopretning, og forventes ibrugtaget medio 2022.
- Tagensvej, etape 2, vedrørende genopretning. der forventes ibrugtaget 2024.

Sammenhæng til andre budgetnotater
Budgetnotatet er gensidigt udelukkende med Budgetnotaterne: TM33, TM78, TM119, TM137, TM143, TM148, TM150 og TM188, da de indeholder anlægsprojekter, som enten er indeholdt i nærværende budgetnotat, eller som ikke er foreneligt med projekterne i nærværende budgetnotat. De anlægsprojekter med foreløbige foranstaltninger (TM78 og TM143 foruden nærværende budgetnotat) adskiller sig fra de permanente anlægsprojekter ved, at de tager kortere tid at anlægge, og de kan etableres for færre anlægsmidler. Modsat er der flere driftsudgifter forbundet med de foreløbige foranstaltninger. Der er i disse budgetnotater også sat midler af til fjernelse af de foreløbige foranstaltninger. Alternativt kan foranstaltningerne gøres permanente, hvis det besluttes politisk, hvilket forudsætter, at der afsættes yderligere drifts- og/eller anlægsmidler hertil, afhængig af hvordan løsningen ønskes.

Scenarie 1 og 3 er gensidigt udelukkende med budgetnotat TM146, TM 174, TM185, TM186, TM190 og TM220, som indeholder initiativer, der er gensidigt udelukkende med initiativerne i nærværende budgetnotat, henholdsvis vedrørende højere beboerlicenser, nedlæggelse af hver tredje gadeparkeringsplads, generel hastighedsgrænse, nedlæggelse af parkeringspladser, udvidelse af p-zoner og etablering af hastighedszoner. Scenarie 2 er gensidigt udelukkende med TM137, som indeholder anlægsprojekter på Vesterbro.

Konsekvenser for bilparkeringspladser i scenarie 1

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)
35.231	Rød Grøn Blå Gul	Belægsprocenten er ikke tilgængelig grundet områdets størrelse	16 195 1.425 1.188	0

Tabellen beskriver nedlæggelse af parkeringspladser ifm. etablering af trafikøerne. Der indgår ikke omprioritering af 12% kantstensparkering, da de først skal konkretiseres i en foranalyse og dermed først kan besluttes og finansieres med Overførselssagen 2022-2023.

Konsekvenser for bilparkeringspladser i scenarie 2

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)
42.263	Rød Grøn Blå Gul Udenfor	Belægsprocenten er ikke tilgængelig grundet områdets størrelse	16 401 1.533 1.254 179	0

Tabellen beskriver nedlæggelse af parkeringspladser ifm. etablering af trafikøerne.

Der er i forbindelse med scenarie 3 ikke konsekvenser for bilparkeringspladser i nærværende budgetnotat, da omprioritering af 12% kantstensparkering, først skal konkretiseres i en foranalyse og dermed først kan besluttes og finansieres med Overførselssagen 2022-2023.

Overordnede målsætninger og effekter

De tre scenarier understøtter Københavns Kommunes målsætning om at blive CO_2-neutral i 2025, da det jf. tillæg til klimaplanens Roadmap 2021-2025 er nødvendigt at reducere vejtrafikkens CO_2-udledning med mindst 10.000 ton.

Implementering af scenarierne vil medføre reduktion i biltrafikken i Københavns Kommune, hvorfor scenarierne også bidrager til at nå trafikmålet fra Kommuneplanen 2019 om, at max 25 % af alle ture i København foretages i bil i 2025.

En række af initiativerne som fx nedsat hastighed og trafikøer vil også bidrage til øget trafiksikkerhed og dermed Københavns Kommunes nul-vision for ingen trafikdræbte i 2025.

Økonomi

Scenariet 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 155,4 mio. kr. i perioden 2022-2026. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,6 mio. kr. i 2022, 0,9 mio. kr. i 2023 og 0,9 mio. kr. i 2024 og 0,7 mio. kr. i 2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2022, 7,1 mio. kr. i 2023 og 14,4 mio. kr. i 2024 og 14,5 mio. kr. i 2025. De afledte driftsmidler skal primært gå til vedligeholdelse af midlertidigt byinventar, afspærring, skiltning og afstribning til etablering af foreløbige foranstaltninger. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december 2024.

Anlægsmidlerne i 2025 og 2026 er til evaluering af tiltagene samt nedtagning af de midlertidige tiltag.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 194,0 mio. kr. i perioden 2022-2026. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,3 mio. kr. i 2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2022, 9,0 mio. kr. i 2023, 18,1 mio. kr. i 2024 og 18,3 mio. kr. i 2025. De afledte driftsmidler skal primært gå til vedligeholdelse af midlertidigt byinventar, afspærring, skiltning og afstribning til etablering af foreløbige foranstaltninger. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december mdr. 2024. Anlægsmidlerne i 2025 og 2026 er til evaluering af tiltagene samt nedtagning af de midlertidige tiltag.

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,2 mio. kr. i perioden 2022-2025. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,6 mio. kr. i 2022, 0,9 mio. kr. i 2023 og 0,9 mio. kr. i 2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2023, 0,8 mio. kr. i 2024, 1,6 mio. kr. i 2025. De afledte driftsmidler skal primært gå til hastighedsdæmpende foranstaltninger såsom bump, skilte o.l. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i december mdr. 2024.

Tilvalget (til scenarie 1 og scenarie 2) har estimerede anlægsudgifter på 15,9 mio. kr. i perioden 2022-2026. Der skal som en konsekvens af tilvalget tilføres afledte driftsudgifter 0,03 mio. kr. i 2022, 0,5 mio. kr. i 2023 og 1,2 mio. kr. i 2024 og 1,2 mio. kr. i 2025. De afledte driftsmidler skal primært gå til vedligehold af de foreløbige fysiske foranstaltninger (afmærkning, skiltning, betonklodser, justering af signaler mv).

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2026 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Scenarie 1. Lavere bilejerskab og mindre biltrafik							
- Anlæg	Anlæg	3.348	67.442	73.012	746	10.897	155.445
- Kortlægning af busoptimering	Service	250					250
- Ikke fysiske tiltag	Service	360	895	895	720		2.870
- Afledt drift og vedligehold	Service	360	7104	14.405	14.480		36.349
- Parkeringsindtægter	Service	-183.000	-359.000	-350.000	-341.000		-1.233.000
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finans-poster	183.000	359.000	350.000	341.000		1.233.000
Scenarie 1 i alt		**4.318**	**75.441**	**88.312**	**15.946**	**10.897**	**194.914**
Tilvalg. Midlertidige byrum							
- Anlæg	Anlæg	322	4.999	7.040		3.563	15.924
- Afledt drift og vedligehold	Service	33	533	1.237	1.237		3.040
Tilvalg, i alt		**355**	**5.532**	**8.277**	**1.237**	**3.563**	**18.964**

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Scenarie 2. Mindre biltrafik							
- Anlæg	Anlæg	4.376	85.675	91.172	1.647	11.163	194.033
- Afledt drift og vedligehold	Service	463	9.031	18.148	18.313		45.955
- Kortlægning af busoptimering	Service	250					250
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			12.000	23.000		35.000
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finans-poster			-12.000	-23.000		-35.000
Scenarie 2 i alt		**5.089**	**94.706**	**109.320**	**19.960**	**11.165**	**240.240**
Tilvalg. Midlertidige byrum							
- Anlæg	Anlæg	322	4.999	7.040		3.563	15.924
- Afledt drift og vedligehold	Service	33	533	1.237	1.237		3.040
Tilvalg i alt		**355**	**5.532**	**8.277**	**1.237**	**3.563**	**18.964**

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Scenarie 3. Mindre biltrafik, lavere bilejerskab og skalerbar pulje til hastighedsreduktioner						
- Anlæg	Anlæg	2.036	8.167	10.000		20.203
- Afledt drift og vedligehold	Service		163	816	1.616	2.595
- Ikke-fysiske tiltag	Service	360	895	895		2.150
- Kortlægning af busoptimering	ØKF Service	250				250
- Parkeringsindtægter	Service	126.500	253.000	253.000	253.000	885.500
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finans-poster	- 126.500	- 253.000	- 253.000	- 253.000	-885.500
Scenarie 3 i alt		**2.646**	**9.225**	**11.711**	**1.616**	**25.198**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at scenarierne er komplicerede, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Scenarierne har en meget stram tidsplan, grundet at initiativerne skal implementeres senest ultimo 2024 for at have CO_2-effekt i 2025. Scenarierne vil blive indfaset løbende, hvilket kan have betydning for, hvornår og hvor hurtigt CO_2-effekterne realiseres.

Forvaltningen er afhængig af der er ledig kapacitet i rådgiver- og entreprenørbranchen til at udføre opgaven. Der er dog i disse år stor mangel på rådgivere og entreprenører på anlægsområdet, hvilket bevirker, at der er en risiko for at anlægsprojektet forsinkes, hvis rådgiver- og entreprenørbranchen ikke har ressourcer nok til at løfte opgaven.

Desuden vil projektet berøre mange københavnere og dialogen kræver tid, hvilket kan få betydning for tidsplanen, der er stram.

Københavns Politi kan på et overordnet principielt niveau godkende forslag til trafikøer, grønne trafikveje og tilhørende initiativer foreslået i forbindelse med mobilitetsanalyserne (BR 3. juni 2021). Politiets endelige godkendelser skal gives i sagsbehandlingen af den konkrete udformning af initiativerne.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder scenarie 1

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**Udvalg**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern)	2000	TMU	2.960	6.040	2.325	660	995	12.980	12.980*
- Udførsel (ekstern)	2000	TMU		53.590	62.230		8.640	124.460	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	TMU	388	7.812	8.457	86	1.262	18.005	*
Anlægsudgifter i alt			**3.348**	**67.442**	**73.012**	**746**	**10.897**	**155.445**	**12.980***
Serviceudgifter									
- Kortlægning af busoptimering	1117	ØU	250					250	
- Ikke fysiske tiltag	1000	TMU	360	895	895	720		2.870	
Serviceudgifter i alt			**610**	**895**	**895**	**720**		**3.120**	
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift	1000	TMU	360	7104	14.405	14.480		36.349	
Afledte serviceudgifter i alt			**360**	**7104**	**14405**	**14480**		**36.349**	
Afledte servicemåltals-effekter									
- Reduktion af parkeringsindtægter	1010	TMU	-183.000	-359.000	-350.000	-341.000		-1.233.000	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**-183.000**	**-359.000**	**-350.000**	**-341.000**		**-1.233.000**	
Finansposter									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	2500	ØU	183.000	359.000	350.000	341.000		1.233.000	
Finansposter i alt			**183.000**	**359.000**	**350.000**	**341.000**		**1.233.000**	

Tabel 5. Udgifter på alle styringsområder scenarie 2

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**Udvalg**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****

Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern)	2000	TMU	3.580	6.660	2.880	820	1.230	15.170	15.170*
- Udførsel (ekstern)	2000	TMU		68.455	77.095		8.640	154.190	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	TMU	436	9.840	10.477	107	1.293	22.153	*
- Kommunikation (intern)	2000	TMU	360	720	720	720		2.520	2.520*
Anlægsudgifter i alt		TMU	**4.376**	**85.675**	**91.172**	**1.647**	**11.163**	**194.033**	**17.690***
Serviceudgifter									
- Kortlægning af busoptimering	ØKF Service	ØU	250						250
Serviceudgifter i alt			**250**	-	-	-			**250**
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift	1000	TMU	463	9.031	18.148	18.313		45.955	
Afledte serviceudgifter i alt			**463**	**9.031**	**18.148**	**18.313**		**45.955**	
Afledte servicemåltals-effekter									
- Reduktion af parkerings-indtægter	1010	TMU			12.000	23.000			35.000
Afledte servicemåltals-effekter i alt					**12.000**	**23.000**			**35.000**
Finansposter									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	2500	ØU			-12.000	-23.000			-35.000
Finansposter i alt					**-12.000**	**-23.000**			**-35.000**

Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder. Scenarie 3

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**Udvalg**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern)	2000	TMU	1.800	2.800			4.600	*4600
- Udførsel (ekstern)	2000	TMU		5.000	10.000		15.000	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	TMU	236	367			603	*603
Anlægsudgifter i alt			**2.036**	**8.167**	**10.000**		**20.203**	***5203**
Serviceudgifter								
- Kortlægning af busoptimering	1117	ØU	250				250	*250
- Ikke fysiske tiltag	1000	TMU	360	895	895		2.150	
Serviceudgifter i alt			**610**	**895**	**895**		**2.400**	***250**
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	1000	TMU		163	816	1.616	2.595	
Afledte serviceudgifter i alt				**163**	**816**	**1616**	**2.595**	
Afledte servicemåltals-effekter								
- Reduktion af parkeringsindtægter	1010	TMU	126.500	253.000	253.000	253.000	885.500	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**126.500**	**253.000**	**253.000**	**253.000**	885.500	
Finansposter								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	2500	ØU	-126.500	-253.000	-253.000	-253.000	-885.500	

Finansposter i alt			**-126.500**	**-253.000**	**-253.000**	**-253.000**	-885.500	

Tabel 7. Udgifter på alle styringsområder tilvalg: Midlertidige byrum

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**Udvalg**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern)	2000	TMU	285	855	285		150	1.575	1.575*
- Udførsel (ekstern)	2000	TMU		3.565	5.940		3.000	12.505	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	TMU	37	579	815		413	1.844	*
Anlægsudgifter i alt			**322**	**4.999**	**7.040**		**3.563**	**15.924**	**1.575***
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift	1000	TMU	33	533	1.237	1.237		**3.040**	
Afledte serviceudgifter i alt			**33**	**533**	**1.237**	**1.237**		**3.040**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

[Stab tilretter tabel efter behov]

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

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2020 afsat midler til analyse af grøn omstilling af trafikken og analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne, der samlet betegnes Mobilitetsanalyserne.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**
Budget 2020	4.200
Afsatte midler i alt	**4.200**

Bilag

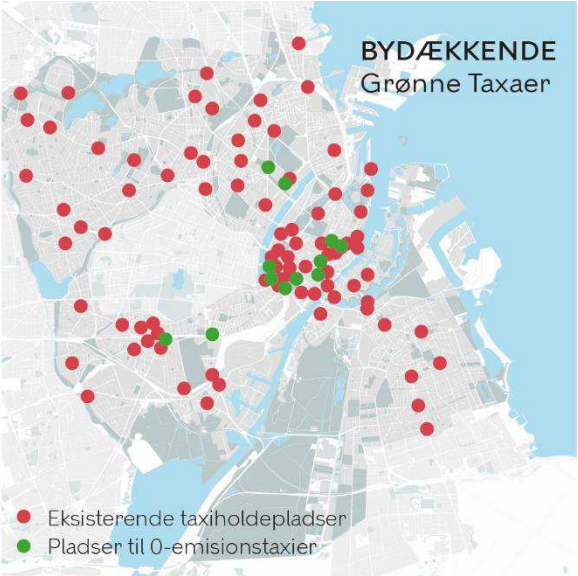
Mobilitetsanalyserne:
Afrapportering af analysen En grøn omstilling af trafikken
Afrapportering af analysen Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

Bilag 1: Enkeltinitiativernes CO2-effekt og økonomi

Initiativ	**Effekt (CO2-reduktion i 2025)**		**Anlægsøkonomi**
Beboerlicens	beboerlicens 10.000 kr. årligt 4.600 tons	Beboerlicens 12.000 kr. årligt 5.800 tons	Beboerlicens er forbundet med indtægter
Hastighedsnedsættelse	hastighedsnedsættelse på fordelingsgader, bydelsgader samt lokalveje med 10 km/t 12.200 tons	hastighedsnedsættelse på de kommunale veje med 10 km/t 25.000 tons	Ca. 76 mio. i fuld udrulning i hele kommunen
Omprioritering af parkeringspladser	Omlægge 12 % af fossile kantstenspladser til elbilpladser inkl. ladeinfrastruktur og delebiler 6.900 tons	Omlægge 15 % af fossile kantstenspladser til elbilpladser inkl. ladeinfrastruktur og delebiler 8.400 tons	Foranalyse og dispositionsforslag Ca. 1,4 mio. kr.
Forhøjelse af timetakster	40 % forhøjelse af timeparkeringstakst 600 tons	100% forhøjelse af timeparkeringstakst 1.200 tons	Forhøjelse af timetakster er forbundet med stigning eller tab i indtægter fra timeparkering afhængig af prisændring. Ved 40% takststigning estimeres øget indtægt på ca. 6 mio. kr.. Ved 100% takststigning estimeres et indtægtstab på ca. 169 mio. kr. Parkeringsindtæger/reduktion har ikke finansiel betydning, men påvirker servicemåltallet. 0 mio. kr.

Trafikøer med grønne trafikveje	3 trafikøer med grønne trafikveje: Nørrebro, Østerbro og Indre By 2.000 tons	4 trafikøer med interne grønne trafikveje i tilnytning til de regionale veje: Østerbro, Nørrebro, Vesterbro samt Indre By 3.000 tons	Ca. 53 mio. kr. for 3 trafikøer Ca. 66 mio. kr. for 4 trafikøer
Omprioritering af regionale veje	Omprioritering af Tagensvej til 1 spor i hver retning samt øget cykelkapacitet 3.000 tons		Foranalyse og dispositionsforslag 1 mio. kr.
Ikke fysiske tiltag	ikke fysiske tiltag og pakke af omstillingsinitiativer - kampagner, grønne taxier og grøn varelevering 2.000 tons		Ca. 2,1 mio. kr.
Cykel og kollektiv trafik initiativer	Flere busser og cykelprioritering 2.000 tons		Foranalyse og dispositionsforslag Ca. 1,4 mio. kr.

TM262 Flere holdepladser til grønne taxier, bydækkende



Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022, hvor andelen af grønne taxiholdepladser øges.

Indhold
I København findes der på vejnettet 329 taxiholdepladser fordelt på 111 lokaliteter. Fordelt på 11 af de eksisterende lokaliteter er 50 af taxipladserne ved at blive omdannet til særligt skiltede og afmærkede holdepladser til nulemissions- og el-taxi (herfra nulemissionstaxi). Projektet gennemføres i samarbejde mellem Københavns Kommune, taxiselskaberne og Region Hovedstaden, og forventes afsluttet ved ultimo 2022, ca. et år før planlagt.

Med dette budgetnotat udpeger forvaltningen i samarbejde med taxibestillingskontorerne flere taxiholdepladser til nulemissionstaxier, så halvdelen af de 329 taxiholdepladserne, dvs. ca. 165, bliver til nulemissionstaxi. Projektet er fuldt skalérbart. Udpegningen af pladserne skal godkendes af politiet.

Det er i dag ikke muligt for Københavns Kommune at etablere eller stille krav om etablering af ladestandere på offentligt areal. Det er dog muligt, at der kan etableres ladestandere på pladserne, i det omfang ladestanderoperatørerne er villig til at finansiere og opsætte disse. Den pågældende lovgivning er under revidering og forventes vedtaget omkring årsskiftet (forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport).

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen bidrager til at fremme den grønne omstilling af transportsektoren, og understøtter dermed kommunens målsætning om at blive CO_2-neutral i 2025.

Økonomi
Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2022-2024.

Projektet forventes ibrugtaget løbende og afsluttet senest i oktober 2024.Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Anlæg	Anlæg	1.131	1.471	848	0	3.450
Udgifter i alt		**1.131**	**1.471**	**848**	**0**	**3.450**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern)	TMU	2000	1000	500			1.500	1.500*
- Udførsel (ekstern)	TMU	2000		800	750		1.550	1.550*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	131	171	98		400	*
Anlægsudgifter i alt			**1.131**	**1.471**	**848**	**0**	**3.450**	**3.050***

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 ved Budget 2020 givet 1,1 mio. kr. til etablering af 50 parkeringspladser forbeholdt el- og nulemissionstaxier.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Budgetaftale 2020	500	300	200	100	
Afsatte midler i alt	**500**	**300**	**200**	**100**	

TM15 Initiativer til fremme af ladeinfrastruktur, bydækkende

Baggrund

Den 7. december 2020 besluttede Teknik- og Miljøudvalget at udvide rammen for reserverede parkeringspladser med tilhørende el-ladestandere fra 1.000 til 5.000. Samtidig afgav forligsparterne bag Overførselssagen 2020-2021 følgende hensigtserklæring: *"Parterne er enige om at fremme ladeinfrastruktur til elbiler. Parterne ser frem til, at staten muliggør kommunale udbud og eventuel medfinansiering af ladeinfrastruktur og ser i den forbindelse frem til, at Teknik- og Miljøforvaltningen efter dialog med branchen forelægger første del af Handlingsplan for ladeinfrastruktur til elbiler for Teknik- og Miljøudvalget inden sommerferien 2021, og at der til Budget 2022 skal ligge forslag til initiativpakke om elladestandere. Eventuelle initiativer indgår i forhandlingerne om Budget 2022."*

Indhold

Borgerrepræsentation godkendte den 24. juni 2021 første del af Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2021-2025. Seks af initiativerne heri mangler finansiering for at kunne blive realiseret. Disse initiativer fremgår i dette budgetnotat.

Initiativ 1: Omdannelse, skiltning og afmærkning af fremtidige elbilpladser - med og uden tidsbegrænsning (10,0 mio. kr. i service ekskl. afledt drift)

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. december 2020 blev det besluttet at udvide rammen for antal reserverede pladser med ladestander til elbiler fra 1.000 til 5.000.

Der er frem til og med Overførselssagen omdannet 1.375 pladser til reserverede pladser med ladestander til elbiler. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der afsættes midler til at skilte og afmærke samlet ca. 3.625 reserverede, tidsbegrænsede pladser med tilhørende ladestander til elbiler, da det vil betyde fuld udnyttelse af rammen på 5.000 pladser.

Initiativet indeholder desuden midler til sagsbehandling af ansøgninger samt afledt drift og vedligehold af pladserne. Det er en forudsætning for, at der kan ske en større udrulning af ladeinfrastruktur, at der afsættes midler til sagsbehandlingen af ansøgninger samt skiltning og afmærkning, da forvaltningen ellers ikke kan sagsbehandle og imødekomme ansøgningerne om omdannelse af pladser eller sikre dækning for det afledte indtægtstab.

Omdannelsen af pladser medfører et indtægtstab. Indtægtstabet for de første 1.000 pladser er kompenseret i forbindelse med overgangen til betalingsfri parkering for elbiler. Initiativet indeholder derfor kompensation for indtægtstabet for de 4.000 pladser, der ikke tidligere er givet kompensation for.

Pladserne oprettes i takt med, at Teknik- og Miljøforvaltningen modtager ansøgninger fra ladestanderoperatører. Det er forvaltningens vurdering, at der kan oprettes ca. 500 reserverede pladser med tilhørende ladestander årligt og dermed, at alle pladser vil være oprettet i 2029.

Et alternativ til denne løsning er *ikke* at indføre tidsbegrænsning på kommende pladser. Med denne løsning vil brugere af el- og plug in-hybridbiler kunne parkere deres biler, så længe de vil på de reserverede pladser med ladestandere. Dette vil medføre, at ladestanderne vil blive benyttet sjældnere, da de oftere vil være optaget af parkerede biler. Alternativet vil have samme udgifter til omdannelse, skiltning og afmærkning, men vil have færre mindreindtægter i forbindelse med betalingsparkering. Forskellen i mindreindtægter fremgår af økonomitabellerne.

For initiativet gælder, at midlerne til at dække mindreindtægterne placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes løbende til Teknik- og Miljøudvalget i takt med, at pladserne omdannes.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 1

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der omdannes, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-parkerings-pladser, der anlægges i projektet (forventet antal)
Ukendt	Alle	3.623		0

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

Initiativ 2. Etablering af ramme på 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur (9,5 mio. kr. i service ekskl. afledt drift)

Der etableres en ny ramme på 2.000 parkeringspladser til elbiler *uden* ladeinfrastruktur, som går udover den eksisterende ramme på 5.000 parkeringspladser med tilhørende ladeinfrastruktur. Pladserne kan både etableres i nærheden af eksisterende og fremtidige parkeringspladser med ladestandere og på lokationer, hvor det kan være vanskeligt at finde p-pladser. Midlerne afsættes til skiltning og provenutab vedr. fald i indtægter fra betalingsparkering.

Initiativet skal gøre det lettere for bilister med elbil at finde en parkeringsplads, både generelt og efter endt opladning på ladepladser med tidsbegrænsning. Derfor oprettes disse pladser uden tidsbegrænsning. Det er også muligt at etablere pladser i umiddelbar tilknytning til en ladestander, så hver stander kan servicere flere pladser. I den forbindelse kan der bygges ovenpå erfaringer fra et forsøg med etablering af flere elbilpladser til en ladestander på Blegdamsvej på foranledning af Miljøpunkt Nørrebro. Miljøpunktet har desuden foretaget en screening af mulige lokationer for at etablere flere p-pladser per ladestander, som evt. kan danne grundlag for en større udrulning heraf.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 2

Antal pladser i projekt-området før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der omdannes, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-p-pladser, der etableres i projektet (forventet antal)
Ukendt	Ukendt	2000 pladser frem til 2025	Ukendt	0

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

Initiativ 3. Implementering af tidsbegrænsning på eksisterende p-pladser med ladestandere (0,6 mio. kr. i service ekskl. afledt drift)
Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 7. december 2020 at arbejde for, at alle ladepladser skal tidsbegrænses. Dvs. både eksisterende og nye pladser. Forvaltningen har efter denne beslutning i overensstemmelse hermed opsat og bestilt skiltning med tidsbegrænsning af de parkeringspladser, som er omdannet primo 2021 frem til og med Overførselssagen. Ligeledes vil de pladser, der søges finansiering til med initiativ 1, blive etableret som tidsbegrænsede pladser.

Dette initiativ omhandler tidsbegrænsning af tidligere reserverede p-pladser med ladestandere, dvs. pladser som er etableret til og med 2020.

Implementering af tidsbegrænsning vil bygge på forvaltningens erfaringer fra et forsøg med at tidsbegrænse et antal reserverede pladser i dagtimerne. Tidsbegrænsningen vil være tre timer og vil være gældende i hverdage i dagtimerne fra kl. 8-19. Midlerne afsættes til skiltning og provenutab.

Initiativet vil sikre en bedre udnyttelse af ladeinfrastrukturen ved at minimere langtidsparkering, der blokerer for, at andre kan lade deres bil op.

Såfremt det ønskes, at pladserne kun tidsbegrænses i forlængelse af, at der samtidig skiltes flere pladser til elbiler nær ladestandere, skal valg af initiativ 3 ske i sammenhæng med valg af initiativ 2.

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

Initiativ 4. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer) (0,9 mio. kr. i service)
Pilotforsøg i mikro-parkeringszone, hvor alle p-pladser i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilspladser. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil vil være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå. Forsøget gennemføres igennem seks måneder i 2022, og Teknik- og Miljøudvalget vil blive fremlagt en indstilling om den nærmere lokation og indhold for forsøget.

Initiativet vil øge fokus på den grønne omstilling af bilparken og potentielt en reduktion af den lokale luftforurening. Initiativet indgår også i handlingsplan for delebilisme 2021-2025). Der afsættes midler til projektledelse, borgerdialog, kommunikationsmateriale, skiltning og information i byrummet, evaluering samt provenutab.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 4

Antal pladser i projektområ	Hvilken zone/	Antal pladser, der omdannes,	Belægningspct.	Erstatnings-p-pladser, der anlægges i

det før projekt	udenfor zone	anfør zone (forventet antal)	før projekt (aktuel belægnings-procent)	projektet (forventet antal)
Ukendt	Ukendt	Ca. 70 i et år	Ukendt	0

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

Initiativ 5. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser i perioden 2022-2025 (8,2 mio. kr. i service)
Ansættelse af fire ekstra p-vagter for at sikre særlig opmærksomhed på at håndhæve ulovlig parkering på delebilspladser og elbilpladser.

En øget parkeringskontrol i denne størrelsesorden forventes at medføre en stigning i antallet af pålagte afgifter og dermed en stigning i indtægtsniveauet. Det foreslås derfor samtidigt at hæve indtægtskravet på p-afgifter med 4,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

Der indgår desuden midler til klagesagsbehandling, da en øget p-kontrol medfører flere klager. Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

Der gøres opmærksom på, at budgetnotatet "TM28 Bedre parkeringskontrol" indeholder midler til at øge p-kontrollen generelt med ti årsværk, hvilket også omfatter en indsats til at øge parkeringskontrollen ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser. Vedtagelse af TM28 udelukker således samtidig vedtagelse af dette initiativ.

Initiativet indgår også i handlingsplan for delebilisme 2021-2025.

Initiativ 6. Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur (1,8 mio. kr. i service)
Der er stor efterspørgsel efter information og rådgivning til at anskaffe elbiler eller bruge delebiler. Derfor kan Københavns Kommune fremme delebiler ved at informere og gå i dialog med boligforeninger, virksomheder, borgere og udbydere og oplyse dem om, hvad de kan gøre for fx at tilmelde sig en delebilsordning eller etablere pladser eller ladeinfrastruktur. Dialogprocessen ift. ladeinfrastruktur vil have særligt fokus på at fremme opstilling af ladeinfrastruktur til erhvervskøretøjer såsom varebiler og taxier på offentlige og private arealer for at fremme den grønne omstilling af disse brancher.

Derudover er der behov for dialog og koordinering med netselskaberne ift. at sikre, at kapaciteten i strømnettet kan følge med udvidelsen af ladeinfrastrukturen. Dialog med netselskaber og udbydere af ladeinfrastruktur kan også inkludere at fremme innovation på området som fx opladning via udtag i lygtepæle, reservationssystemer til ladestandere, crowfunding af ladeinfrastruktur samt intelligent opladning, så fremtidige ladere kan udnytte strøm i elnettet på tidspunkter, hvor elnettet ikke er belastet af byens øvrige strømforbrug.

Derudover er der yderligere muligheder for at samtænke ladeinfrastruktur med omegnskommuner og fremme delebiler og samkørsel gennem et regionalt samarbejde.

Dette initiativ kan hjælpe til, at endnu flere arbejder for at fremme ladeinfrastruktur og delebilisme. Kommunen kan have en koordinerende rolle, der sikrer synergi mellem projekter og ordninger. Initiativet indgår også i handlingsplan for delebilisme 2021-2025.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne indgår i Handlingsplan for ladeinfrastruktur – del 1, vedtaget af Borgerrepræsentationen den 24. juni 2021, og bidrager til at fremme brugen af elbiler og delebiler og bidrager dermed også til arbejdet med at nå Københavns Kommunes mål om CO_2-neutralitet i 2025. Initiativerne bidrager også til at nå målsætningen i Kommuneplan 2019 om at fremme ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil.

Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på i alt 5,4 mio. kr. i 2022, 2,4 mio. kr. i 2023, 2,3 mio. kr. i 2024, 2,3 mio. kr. i 2025, 1,4 mio. kr. årligt 2026-2028 og 0,4 mio. kr. i 2029. Der skal som en konsekvens af initiativerne tilføres afledte serviceudgifter på 0,3 mio. kr. i 2022, 0,5 mio. kr. i 2023, 0,8 mio. kr. i 2024, 1,0 mio. kr. i 2025, 1,1 mio. kr. i 2026, 1,2 mio. kr. i 2027, 1,3 mio. kr. i 2028 og 1,4 mio. kr. årligt i 2029 og frem til vedligehold og udskiftning af skilte (initiativ 1,2 og 5). Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2025.

Initiativ 1, 4 og 6 ibrugtages løbende frem til december 2025. Initiativ 2 og 3 ibrugtages løbende frem til december 2022. Initiativ 5 ibrugtages løbende frem til december 2029.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**I alt**
Initiativ 1. Nye elbilpladser med ladeinfrastruktur – med og uden tidsbegrænsning										
- Etablering af elbilspladser med ladeinfrastruktur	Service	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	310	9.060
- Sagsbehandling	Service	125	125	125	125	125	125	125	50	925
- Afledt drift og vedligehold	Service	90	180	270	360	450	540	630	650	3.170
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	5.950	10.312	14.674	19.036	23.398	27.760	32.121	35.376	168.627
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-5.950	-10.312	-14.674	-19.036	-23.398	-27.760	-32.121	-35.376	-168.627
- Alternativ løsning uden tidsbegrænsning: Reduktion af parkeringsindtægter	*Service*	*2.975*	*5.156*	*7.337*	*9.518*	*11.699*	*13.880*	*16.061*	*17.688*	*84.314*
- Alternativ løsning uden tidsbegrænsning: Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	*Finans-poster*	*-2.975*	*-5.156*	*-7.337*	*-9.518*	*-11.699*	*-13.880*	*-16.061*	*-17.688*	*-84.314*
Initiativ 1 i alt		**1.465**	**1.555**	**1.645**	**1.735**	**1.825**	**1.915**	**2.005**	**1.010**	**13.155**
Initiativ 2. Etablering af ramme på 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur										
- Etablering af p-pladser til elbiler uden ladeinfrastruktur	Service	2.250	2.250	2.250	2.250					9.000
- Sagsbehandling	Service	125	125	125	125					500
- Afledt drift og vedligehold	Service	160	320	480	640	640	640	640	640	4.160
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	1.150	3.450	5.740	8.030	8.030	8.030	8.030	8.030	50.490
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-1.150	-3.450	-5.740	-8.030	-8.030	-8.030	-8.030	-8.030	-50.490
Initiativ 2 i alt		**2.535**	**2.695**	**2.855**	**3.015**	**640**	**640**	**640**	**640**	**13.660**

Initiativ 3. Implementering af tidsbegrænsning på p-pladser med ladestandere										
- Skiltning af eksisterende reservede parkeringspladser med ladestandere	Service	520								520
- Sagsbehandling	Service	125								125
- Afledt drift og vedligehold	Service	35	35	35	35	35	35	35	35	280
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	1.950	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900	29.250
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-1.950	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-29.250
Initiativ 3 i alt		**680**	**35**	**35**	**35**	**35**	**35**	**35**	**35**	**925**
Initiativ 4. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer										
- Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	Service	185	15							200
- Borgerdialog	Service	50								50
- Evaluering	Service	100								100
- Projektledelse	Service	544								544
- Reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	122								122
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-122								-122
Initiativ 4 i alt		**879**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**894**
Initiativ 5. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser										
- 4 ekstra p-vagter årligt	Service	1.275	1.700	1.700	1.700					6.375
- Sagsbehandling	Service	450	450	450	450					1.800
- Øget nettoindtægter fra p-afgifter	Service	-2.000	-4.000	-4.000	-4.000					-14.000
Initiativ 5 i alt		**-275**	**-1.850**	**-1.850**	**-1.850**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-5.825**
Initiativ 6. Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur										
- Projektledelse	Service	363	363	363	363					1.452
- Materialer	Service	75	75	75	75					300
Initiativ 6 i alt		**438**	**438**	**438**	**438**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.752**
Udgifter i alt		**5.722**	**2.888**	**3.123**	**3.373**	**2.500**	**2.590**	**2.680**	**1.685**	**24.561**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er relativt ukomplicerede. Der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevil -ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**I alt**
Serviceudgifter											
Initiativ 1. Etablering af elbilspladser med ladeinfrastruktur	TMU	1000	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	310	9.060
Initiativ 1. Sagsbehandling	TMU	1000	125	125	125	125	125	125	125	50	925
Initiativ 2. Etablering af p-pladser til elbiler uden ladeinfrastruktur	TMU	1000	2.250	2.250	2.250	2.250					9.000
Initiativ 2. Sagsbehandling	TMU	1000	125	125	125	125					500
Initiativ 3. Skiltning af eksisterende reserverede parkeringspladser med ladestandere	TMU	1000	520								520
Initiativ 3. Sagsbehandling	TMU	1000	125								125
Initiativ 4. Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	TMU	1000	185	15							200
Initiativ 4. Borgerdialog	TMU	1000	50								50
Initiativ 4.Evaluering	TMU	1000	100								100

Initiativ 4. Projektledelse	TMU	1000	544								544
Initiativ 5. 4 ekstra p-vagter årligt	TMU	1000	1.275	1.700	1.700	1.700					6.375
Initiativ 5. Sagsbehandling	TMU	1000	450	450	450	450					1.800
Initiativ 5. Øget nettoindtægter fra p-afgifter*	TMU	1010	-2.000	-4.000	-4.000	-4.000					-14.000
Initiativ 6. Projektledelse	TMU	1000	363	363	363	363					1.452
Initiativ 6. Materialer	TMU	1000	75	75	75	75					300
Serviceudgifter i alt			**5.437**	**2.353**	**2.338**	**2.338**	**1.375**	**1.375**	**1.375**	**360**	**16.951**
Afledte serviceudgifter											
Initiativ 1. Afledt drift og vedligehold	TMU	1000	90	180	270	360	450	540	630	650	3.170
Initiativ 2. Afledt drift og vedligehold	TMU	1000	160	320	480	640	640	640	640	640	4.160
Initiativ 3. Afledt drift og vedligehold	TMU	1000	35	35	35	35	35	35	35	35	280
Afledte serviceudgifter i alt			**285**	**535**	**785**	**1.035**	**1.125**	**1.215**	**1.305**	**1.325**	**7.610**
Afledte servicemåltals-effekter											
Initiativ 1. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	5.950	10.312	14.674	19.036	23.398	27.760	32.121	35.376	168.627
Initiativ 1 – alternativ løsning uden tidsbegrænsning. Reduktion af parkeringsindtægter	*ØU*	*1112*	*2.975*	*5.156*	*7.337*	*9.518*	*11.699*	*13.880*	*16.061*	*17.688*	*84.314*
Initiativ 2. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	1.150	3.450	5.740	8.030	8.030	8.030	8.030	8.030	50.490
Initiativ 3. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	1.950	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900	29.250
Initiativ 4. Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010	122								122
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**6.187-9.172**	**12.506-17.662**	**16.977-24.314**	**21.448-30.966**	**23.629-35.328**	**25.810-39.690**	**27.991-44.051**	**29.618-47.306**	**164.176-248.489**
Finansposter											
- Initiativ 1. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-5.950	-10.312	-14.674	-19.036	-23.398	-27.760	-32.121	-35.376	-168.627
- Initiativ 1 – alternativ løsning uden tidsbegrænsning. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	*ØU*	*2500*	*-2.975*	*-5.156*	*-7.337*	*-9.518*	*-11.699*	*-13.880*	*-16.061*	*-17.688*	*-84.314*
- Initiativ 2. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-1.150	-3.450	-5.740	-8.030	-8.030	-8.030	-8.030	-8.030	-50.490
- Initiativ 3. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-1.950	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-3.900	-29.250
- Initiativ 4. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-122								-122
Finansposter i alt			**(-6.187)-**	**(-12.506)-**	**(-16.977)-**	**(-21.448)-**	**(-23.629)-**	**(-25.810)-**	**(-27.991)-**	**(-29.618)-**	**(-164.176)-**

			(-9.172)	**(-17.662)**	**(-24.314)**	**(-30.966)**	**(-35.328)**	**(-39.690)**	**(-44.051)**	**(-47.306)**	**(-248.489)**

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

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Handlingsplan for ladeinfrastruktur
Udvidelse af rammen for reserverede parkeringspladser med tilhørende ladestandere

TM145 Realisering af initiativer i Handlingsplan for delebilisme 2021-2025

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 med initiativerne fra Handlingsplan for delebilisme 2021-2025 samt en skalering af initiativet om flere el-delebilspladser i København generelt og i klynger af p-pladser på centrale steder.

Indhold

Borgerrepræsentationen har den 24. juni 2021 godkendt første del af Handlingsplan for delebilisme 2021-2025. Handlingsplanen indeholder 14 initiativer, hvoraf ni initiativer mangler finansiering og dermed indgår i dette budgetnotat.

To initiativer i Handlingsplan for delebilisme omhandler etablering af hhv. 100 og 1000 el-delebilspladser, som kan anvendes af både el-delebiler med og uden fast stamplads. Disse initiativer indeholder forskellige skaleringer af antallet af pladser og for at imødekomme den politiske bestilling om yderligere skalering, er der indsat et ekstra initiativ på yderligere 300 pladser, så der nu er mulighed for omdannelse/etablering af hhv. 100, 400 eller 1000 pladser til el-delebiler.

Der vil blive etableret ladestandere på pladserne, i det omfang markedet er villig til at finansiere og opsætte ladestandere. Det er i dag ikke muligt for Københavns Kommune at stille krav om, at der skal opsættes ladestandere på pladserne. Den pågældende lovgivning er dog under revidering og forventes vedtaget omkring årsskiftet (forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport).

Flere af initiativerne i dette budgetnotat indgår også i TM15 Initiativer til fremme af ladeinfrastruktur, TM144 Flere parkeringspladser til delebiler med fast stamplads og TM159 Tiltag på delebils- og samkørselsområdet, hvilket fremgår under hvert initiativ.

Initiativ 1: Etablere 100 el-delebilspladser for el-delebiler med og uden fast stamplads (0,7 mio. kr. i service)

Der etableres 100 el-delebilspladser ved trafikknudepunkter i klynger på 2, 4, 6 og 8 pladser. Pladserne etableres i 2022, og da der er tale om ny skiltning, vil forvaltningen foretage en evaluering af placering og brugeradfærd ift. skiltningen efterfølgende. Der vil blive etableret ladestandere på pladserne, i det omfang markedet er villig til at finansiere og opsætte ladestandere.

Scenariet har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 1

Antal pladser i projekt-området før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der omdannes, (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-parkerings-pladser, der anlægges i projektet (forventet antal)
Ukendt	Ukendt	100	Ukendt	0

Initiativ 2: Etablere yderligere 300 el-delebilspladser for el-delebiler med og uden fast stamplads (1,0 mio. kr. i service)
Efter evalueringen i forbindelse med initiativ 1 er gennemført, udrulles øvrige 300 pladser i 2023 i øvrige dele af byen med udgangspunkt i erfaringerne fra de første 100 pladser. Der vil blive etableret ladestandere på pladserne, i det omfang markedet er villig til at finansiere og opsætte ladestandere.

Scenariet har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 2

Antal pladser i projekt-området før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der omdannes (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-parkerings-pladser, der anlægges i projektet (forventet antal)
Ukendt	Ukendt	300	Ukendt	0

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM159 Tiltag på delebils- og samkørselsområdet.

Initiativ 3*: *Etablere yderligere 600 el-delebilspladser for både el-delebiler med og uden fast stamplads (2,0 mio. kr. i service)
Efter evalueringen i forbindelse med initiativ 1 er gennemført og 300 pladser er udrullet i forbindelse med initiativ 2 udrulles yderligere 600 pladser i 2024-2025 i øvrige dele af byen med udgangspunkt i erfaringerne fra de første 100 pladser. Der vil blive etableret ladestandere på pladserne, i det omfang markedet er villig til at finansiere og opsætte ladestandere.

Scenariet har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 3

Antal pladser i projekt-området før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der omdannes, (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-parkerings-pladser, der anlægges i projektet (forventet antal)
Ukendt	Ukendt	600	Ukendt	0

Initiativ 4: Etablering af pladser til samkørsel ved trafikknudepunkter (0,4 mio. kr. i service)
Der etableres pladser til samkørsel ved trafikknudepunkter, i alt ca. 30 pladser. Pladserne vil være afsætningspladser med tidsbegrænsning på 15 minutter ved trafikale knudepunkter i København. Pladserne markeres med almindelige tavler samt en knudepunktsskiltning. Dette vil gøre det lettere for bilister at tilbyde samkørsel, fx som 'last mile'-løsning fra stationen til bolig, arbejdsplads eller anden destination.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 4

Antal pladser i projekt-området før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Antal pladser, der omdannes (forventet antal)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	30	0

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer og cykelparkeringspladser.

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM159 Tiltag på delebils- og samkørselsområdet.

Initiativ 5: Hæve rammen for antal delebilspladser med fast stamplads fra 300 til 1.200 pladser (5,9 mio. kr. i service)
Rammen på 300 pladser til delebiler med fast stamplads hæves til 1.200 pladser, hvilket svarer til én plads per gade i Indre By og brokvartererne, jf. Kommuneplan 19. Der er p.t. oprettet 260 delebilspladser til køretøjer med delebil-licens til fast stamplads i København. Pladserne er fordelt på offentlige veje og private fællesveje, og pladserne skiltes kun til køretøjer med delebil-licens/fast stamplads.

Initiativet indeholder etablering af 900 flere parkeringspladser til delebiler med fast stamplads, en i hver gade i Indre By og alle brokvarterer. Pladserne etableres løbende på baggrund af efterspørgsel fra udbyderne af delebiler med fast stamplads Det medfører omkostninger til sagsbehandling af ansøgninger om udgifter til skiltning af pladserne.

Scenariet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkering.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 5

Antal pladser i projekt-området før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der omdannes (forventet)	Erstatnings-parkeringsplads er, der anlægges i projektet (forventet)
900	Alle zoner	Ukendt	900	0

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM144 Flere parkeringspladser til delebiler med fast stamplads, bydækkende.

Initiativ 6: Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer (0,9 mio. kr. i service)
Pilotforsøg i mikro-parkeringszone, hvor alle p-pladser i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilspladser. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil vil være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå. Forsøget gennemføres igennem seks måneder i 2022, og Teknik- og Miljøudvalget vil blive fremlagt en indstilling om den nærmere lokation og indhold for forsøget.

Initiativet vil øge fokus på den grønne omstilling af bilparken og en potentiel reduktion af den lokale luftforurening. Der afsættes midler til projektledelse, borgerdialog, kommunikationsmateriale, skiltning og information i byrummet, evaluering samt provenutab.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 6

Antal pladser i projekt-området før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der omdannes (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-p-pladser, der anlægges i projektet (forventet antal)
Ukendt	Ukendt	Ca. 70 i en periode på et år	Ukendt	0

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

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM15 Initiativer til fremme af ladeinfrastruktur, bydækkende.

Initiativ 7: Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser i perioden 2022-2025 (-5,8 mio. kr. i service)
Ansættelse af fire ekstra p-vagter for at sikre særlig opmærksomhed på at håndhæve ulovlig parkering på delebilspladser og elbilpladser.

En øget parkeringskontrol i denne størrelsesorden forventes at medføre en stigning i antallet af pålagte afgifter og dermed en stigning i indtægtsniveauet. Det foreslås derfor samtidigt at hæve indtægtskravet på p-afgifter med 4,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

Der indgår desuden midler til klagesagsbehandling, da en øget p-kontrol medfører flere klager. Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

Initiativet er gensidigt udelukkende med identiske initiativer i TM15 Initiativer til fremme af ladeinfrastruktur, bydækkende samt TM28 Bedre parkeringskontrol.

Initiativ 8: Byrumsforbedringer i gader med delebilspladser (5,8 mio. kr. i anlæg)
Etablering af en delebilsplads kan reducere behovet for p-pladser til privatejede biler over tid, og dette kan udnyttes og synliggøres ved at omdanne p-pladser til nye byrum i gader med delebiler. P-pladserne omdannes ved at etablere mindre højklassede byrum på de tidligere p-pladser, som kan indeholde fx cykelparkering, træer, bænke til ophold, og på den måde komme beboerne til gode. Byrummene vil synliggøre de gevinster, som delebiler bidrager med, og kan give et incitament til, at endnu flere borgere og virksomheder vil dele biler.

Initiativet indeholder en mindre undersøgelse af en række byrum, der hver dækker over ca. tre p-pladser, som efterfølgende omdannes til byrum og placeres indenfor betalingszonen tæt ved nyetablerede el-delebilspladser og evt. pladser til delebiler med fast stamplads. Byrummene evalueres efter etablering.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 8

Antal pladser i projekt-området før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i (forventet)	Erstatnings-parkeringsplads er, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	15	0

Initiativet forventes at øge antallet af træer og cykelparkeringspladser.

Initiativ 9: Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspladser (5,8 mio. kr. i anlæg og 3,0 i service)
Ved at nedsætte en kommunal pulje til omdannelse af p-pladser til nye byrum kan kommunen understøtte en borgerdrevet udvikling til at fremme delebiler. Borgere kan ansøge puljen om støtte til at omdanne p-pladser til nye højkvalitetsbyrum med byrumsforbedrende tiltag såsom cykelparkering, bænke, inventar til ophold og leg, træer, etablering af fliser eller hævet flade. Teknik- og Miljøforvaltningen vil etablere de borgerinitierede byrum. Puljen evalueres efterfølgende i 2025 eller før, når den er færdigudmøntet.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 9

Antal pladser i projekt-området før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges (forventet)	Erstatnings-parkeringsplads er, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	15	0

Initiativet forventes at øge antallet af træer og cykelparkeringspladser.

Initiativ 10: Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur (1,8 mio. kr. i service)
Der er stor efterspørgsel fra borgere og politikere på information og rådgivning, der kan fremme brugen af delebiler. Med dette initiativ vil Teknik- og Miljøforvaltningen informere og gå i dialog med boligforeninger, virksomheder, borgere og udbydere og oplyse dem om, hvad de kan gøre for fx at tilmelde sig en delebilsordning eller etablere pladser eller ladeinfrastruktur.

Initiativet er gensidigt udelukkende med identisk initiativ i TM15 Initiativer til fremme af ladeinfrastruktur, bydækkende.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativerne understøtter målsætningen i Kommuneplan 2019 om, at biltrafikken maksimalt må udgøre 25 % af alle ture, der foretages i København i 2025. Derudover vil etablering af el-delebilpladser fremme delebiler på el og gøre dem mere attraktive og tilgængelige, hvilket understøtter målene i Handlingsplan for delebilisme 2021-2025 om, at alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025, at der skal etableres el-delebilhubs ved trafikknudepunkter, samt at 1% af alle p-pladser på offentlig vej er el-delebilpladser i 2025.

Økonomi
Budgetnotatet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,6 mio. kr. i 2022-2025 og estimerede serviceudgifter på i alt 4,3 mio. kr. i 2022, 1,8 mio. kr. i 2023 og 1,7 mio. kr.

årligt i 2024 og 2025. Der er desuden afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022, 0,5 mio. kr. i 2023, 0,8 mio. kr. i 2024 og 0,9 mio. kr. i 2025 og frem, særligt til drift af skilte.

Det gælder for flere af initiativerne, at fordeling på zoner af de nedlagte pladser er ukendt. Derfor placeres reguleringen af indtægtsbudgettet på service i en pulje under ØU og udmøntes, når den konkrete placering af pladserne er kendt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2022 p/l)	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Initiativ 1. Etablere 100 el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stamplads							
Etablering af eldelebilspladser	Service	300					**300**
Evaluering af første 100 pladser ved trafikknudepunkter	Service	200					**200**
Sagsbehandling	Service	125					**125**
Afledt drift og vedligehold	Service	21	21	21	21	21	**105**
Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service	436	872	872	872	872	**3.924**
Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-436	-872	-872	-872	-872	**-3.924**
Initiativ 1 i alt		**646**	**21**	**21**	**21**	**21**	**730**
Initiativ 2. Etablere 300 yderligere el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stamplads							
Etablering af eldelebilspladser	Service		850				**850**
Sagsbehandling	Service		125				**125**
Afledt drift og vedligehold	Service		81	81	81	81	**322**
Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service		1.308	2.616	2.616	2.616	**9.156**
Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster		-1.308	-2.616	-2.616	-2.616	**-9.156**
Initiativ 2 i alt		**0**	**1.056**	**81**	**81**	**81**	**1.299**
Initiativ 3. Etablere yderligere 600 el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stamplads							
Etablering af eldelebilspladser	Service			850	850		**1.700**
Evaluering af første 100 pladser ved trafikknudepunkter	Service			0	0		**0**
Sagsbehandling	Service			125	125		**250**
Afledt drift og vedligehold	Service			81	162	162	**405**
Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service			1.308	3.924	5.232	**10.464**
Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster			-1.308	-3.924	-5.232	**-10.464**
Initiativ 3 i alt				**1.056**	**1.137**	**162**	**2.355**
Initiativ 4: Etablering af pladser til samkørsel ved trafikknudepunkter							
Etablering af ca. 30 pladser til samkørsel	Service	180					**180**
Evaluering af pladser	Service	100					**100**
Sagsbehandling	Service	125					**125**
Afledt drift og vedligehold	Service	13	13	13	13	13	**63**
Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service	176	352	352	352	352	**1.582**

Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-176	-352	-352	-352	-352	**-1.582**
Initiativ 4 i alt		**418**	**13**	**13**	**13**	**13**	**470**
Initiativ 5: 900 parkeringspladser til delebiler med fast stamplads							
Etablering af p-pladser til delebiler med fast stamplads	Service	1.350	1.350	1.350	1.350		**5.400**
Sagsbehandling	Service	125	125	125	125		**500**
Afledt drift og vedligehold af skilte	Service	95	189	284	378	378	**1.324**
Parkeringsindtægter/ reduktion af parkeringsindtægter	Service	965	2.896	4.827	6.757	7.722	**23.167**
Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-965	-2.896	-4.827	-6.757	-7.722	**-2.3167**
Initiativ 5 i alt		**1.570**	**1.664**	**1.759**	**1.853**	**378**	**7.224**
Initiativ 6. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer							
Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	Service	185	15				**200**
Borgerdialog	Service	50					**50**
Evaluering	Service	100					**100**
Projektledelse	Service	544					**544**
Reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	122					**122**
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-122					**-122**
Initiativ 6 i alt		**879**	**15**	**0**	**0**	**0**	**894**
Initiativ 7. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser							
4 ekstra p-vagter årligt	Service	1.275	1.700	1.700	1.700	1.700	**8.075**
Sagsbehandling	Service	450	450	450	450	450	**2.250**
Øget indtægter fra p-afgifter	Service	-2.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	**-18.000**
Initiativ 7 i alt		**-275**	**-1.850**	**-1.850**	**-1.850**	**-1.850**	**-7.675**
Initiativ 8. Byrumsforbedringer i gader med delebilspladser							
Anlæg af byrum	Anlæg	0	1.462	1.462	1.612		**4.537**
Rådgivning	Anlæg	200	128	128	128		**585**
Intern løn	Anlæg	26	208	208	208		**650**
Afledt drift og vedligehold	Service	0	125	125	125	125	**500**
Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service	0	18	62	128	168	**375**
Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	0	-18	-62	-128	-168	**-375**
Initiativ 8 i alt		**226**	**1.923**	**1.923**	**2.073**	**125**	**6.270**
Initiativ 9. Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspladser							
Pulje til byrumsforbedringer	Anlæg	226	1.799	1.799	1.949		**5.773**
Projektledelse til drift af puljen	Service	725	725	725	725		**2.900**
Materialer til information	Service	25	50	13	13		**101**
Afledt drift og vedligehold	Service	0	75	150	150	150	**525**
Parkeringsindtægter/ Reduktion af parkeringsindtægter	Service	0	18	62	128	168	**376**

Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	0	-18	-62	-128	-168	**-376**
Initiativ 9 i alt		**976**	**2.649**	**2.687**	**2.837**	**150**	**9.299**
Initiativ 10. Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur							
Projektledelse	Service	363	363	363	363		**1.452**
Materialer	Service	75	75	75	75		**300**
Initiativ 10 i alt		**438**	**438**	**438**	**438**		**1.752**
Alle initiativer i alt*		**4.878**	**5.929**	**6.128**	**6.603**	**-920**	**22.618**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at alle initiativerne vurderes at være relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter for initiativ 6-7. Der er ikke afsat midler til uforudsete udgifter for initiativ 1-5 samt 8.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mer-/mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Mer-/mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1. Udgifter i forbindelse med parkeringsindtægter eller reduktion i parkeringsindtægter placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes, når de konkrete placeringer af parkeringspladser kendes.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevil-ling**	**Udvalg**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
Projektering (ekstern), initiativ 8	2000	TMU	0	1.462	1.462	1.612		**4.536**	4.536*
Udførsel (ekstern), initiativ 8	2000	TMU	200	128	128	128		**584**	
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 8	2000	TMU	26	208	208	208		**650**	*
Projektering (ekstern), initiativ 9	2000	TMU	0	1.462	1.462	1.612		**4.536**	4.536*
Udførsel (ekstern), initiativ 9	2000	TMU	200	128	128	128		**584**	
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 9	2000	TMU	168	168	168	168		**672**	*
Anlægsudgifter i alt			**594**	**3.556**	**3.556**	**3.856**	**0**	**11.562**	**9.072***
Serviceudgifter									
Etablering af eldelebilspladser, initiativ 1	1000	TMU	300	0	0	0		**300**	
Evaluering af første 100 pladser ved trafikknudepunkter, initiativ 1	1000	TMU	200	0	0	0		**200**	
Sagsbehandling. Initiativ 1	1000	TMU	125	0	0	0		**125**	

Etablering af eldelebilspladser, Initiativ 2	1000	TMU	0	850	0	0		**850**	
Sagsbehandling, initiativ 2	1000	TMU	0	125	0	0		**125**	
Etablering af eldelebilspladser, initiativ 3	1000	TMU	0	0	850	850		**1.700**	
Sagsbehandling, initiativ 3	1000	TMU	0	0	0	0		**0**	
Etablering af ca. 30 pladser til samkørsel. Initiativ 4	1000	TMU	180	0	0	0		**180**	
Evaluering af pladser, Initiativ 4	1000	TMU	100	0	0	0		**100**	
Sagsbehandling, initiativ 4	1000	TMU	125	0	0	0		**125**	
Etablering af p-pladser til delebiler med fast stamplads, initiativ 5	1000	TMU	1.350	1.350	1.350	1.350		**5.400**	
Sagsbehandling, initiativ 5	1000	TMU	125	125	125	125		**500**	
Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale, initiativ 6	1000	TMU	185	15	0	0		**200**	
Borgerdialog, initiativ 6	1000	TMU	50	0	0	0		**50**	
Evaluering, initiativ 6	1000	TMU	100	0	0	0		**100**	
Projektledelse, initiativ 6	1000	TMU	544	0	0	0		**544**	
4 ekstra p-vagter årligt, initiativ 7	1000	TMU	1.275	1.700	1.700	1.700		**6.375**	
Sagsbehandling, initiativ 7	1000	TMU	450	450	450	450		**1.800**	
Parkeringsindtægter, initiativ 7	1010	TMU	-2.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	**-18.000**	
Projektledelse til drift af puljen, initiativ 9	1000	TMU	725	725	725	725		**2.900**	
Materialer til information, initiativ 9	1000	TMU	25	50	13	13		**100**	
Projektledelse, initiativ 10	1000	TMU	363	363	363	363		**1.452**	
Materialer, initiativ 10	1000	TMU	75	75	75	75		**300**	
Serviceudgifter i alt			**4.297**	**1.828**	**1.651**	**1.651**	**-4.000**	**5.427**	
Afledte serviceudgifter									
Afledt drift og vedligehold, initiativ 1	1000	TMU	21	21	21	21	21	**105**	
Afledt drift og vedligehold, initiativ 2	1000	TMU	0	81	81	81	81	**322**	
Afledt drift og vedligehold, initiativ 3	1000	TMU	0	0	81	162	162	**405**	
Afledt drift og vedligehold, initiativ 4	1000	TMU	13	13	13	13	13	**63**	
Afledt drift og vedligehold, initiativ 5	1000	TMU	95	189	284	378	378	**1.324**	
Afledt drift og vedligehold, initiativ 8	1000	TMU	0	125	125	125	125	**500**	
Afledt drift og vedligehold, initiativ 9	1000	TMU	0	75	150	150	150	**525**	

Afledte serviceudgifter i alt			**129**	**504**	**755**	**930**	**930**	**3.248**	
Afledte servicemåltals-effekter									
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 1	1112	ØU	436	872	872	872	872	**3.924**	
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 2	1112	ØU	0	1.308	2.616	2.616	2.616	**9.156**	
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 3	1112	ØU	0	0	1.308	3.924	5.232	**10.464**	
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 4	1112	ØU	176	352	352	352	352	**1.584**	
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 5	1112	ØU	965	2.896	4.827	6.757	7.722	**23.167**	
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 6	1112	ØU	122	0	0	0	0	**122**	
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 8	1112	ØU	0	18	62	128	168	**376**	
Reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 9	1112	ØU	0	18	62	128	168	**376**	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**1.699**	**5.464**	**10.099**	**14.777**	**17.130**	**49.169**	
Finansposter									
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 1	2500	ØU	-436	-872	-872	-872	-872	**-3.924**	
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 2	2500	ØU	0	-1.308	-2.616	-2.616	-2.616	**-9.156**	
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 3	2500	ØU	0	0	-1.308	-3.924	-5.232	**-10.464**	
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 4	2500	ØU	-176	-352	-352	-352	-352	**-1.584**	
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 5	2500	ØU	-965	-2.896	-4.827	-6.757	-7.722	**-23.167**	
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 6	2500	ØU	-122	0	0	0	0	**-122**	
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 8	2500	ØU	0	-18	-62	-128	-168	**-376**	

Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 9	2500	ØU	0	-18	-62	-128	-168	**-376**	
Finansposter i alt			**-1.699**	**-5.464**	**-10.099**	**-14.777**	**-17.130**	**-49.169**	

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

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

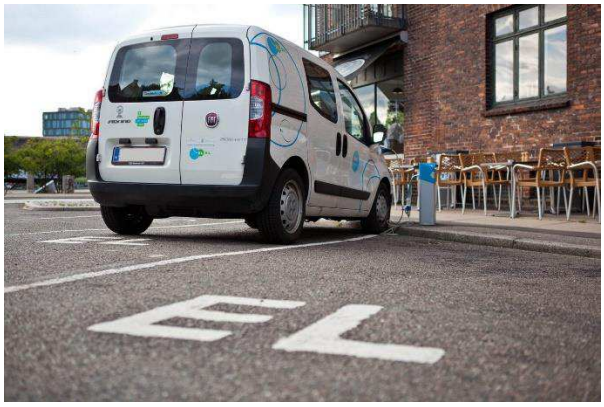
Der er ved Overførselssagen 2019-2020 afsat 0,7 mio. kr. til tydelig markering i gaderum og 0,5 mio. kr. til udvidelse af strategi for delebiler il at omfatte delebiler uden fast stamplads.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**
Overførselssagen 2019-2020	1.200
Afsatte midler i alt	**1.200**

Henvisninger

Handlingsplan for delebilisme 2021-2025 del 1

TM264 Etablering af i alt 7.500 reserverede parkeringspladser med ladestandere



Baggrund
Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om etablering af i alt 7.500 ladestanderparkeringspladser i København i 2025.

Indhold
På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. december 2020 blev det besluttet at udvide rammen for antal reserverede pladser med ladestander til elbiler fra 1.000 til 5.000. Med dette budgetnotat udvides rammen fra 5.000 til 7.500 pladser. Der er frem til og med Overførselssagen 2020-2021 omdannet 1.375 pladser til reserverede pladser med ladestander til elkøretøjer. Der udestår dermed 6.125 pladser for at nå op på 7.500.

Kommunerne har ikke for nuværende hjemmel til at etablere offentligt tilgængelige ladestandere, men kan udstede tilladelse til, at private ladestanderoperatører etablerer disse. Teknik- og Miljøforvaltningen sagsbehandler ansøgninger fra ladestanderoperatører om oprettelse af ladestandere, og kommunen afholder udgiften til at etablere skiltning og afmærkning, der reserverer parkeringspladsen til elkøretøjer og den afledte drift hertil. Det er således også ladestanderoperatørerne, der bestemmer udrulningstempoet af ladestandere.

Dette initiativ indeholder derfor midler til at sagsbehandle ansøgninger samt til etablering og afledt drift til skiltning og afmærkning af i alt 6.125 ladestanderparkeringspladser med 3 timers tidsbegrænsning, fordelt med 1.531 pladser årligt fra 2022 til 2025. Det årlige antal af pladser afhænger dog af, at ladestanderoperatørerne efterspørger oprettelsen.

Omdannelsen af pladser medfører mindreindtægter fra betalingsparkering, da elbiler parkerer gratis, og plug-in hybridbiler kan parkere gratis på de reserverede parkeringspladser i dagtimerne, som etableres med 3 timers tidsbegrænsning. Indtægtstabet for de første 1.000 pladser er kompenseret i forbindelse med overgangen til betalingsfri parkering for elbiler. Initiativet indeholder derfor kompensation for indtægtstabet for 6.500 pladser, der ikke tidligere er givet kompensation for.

Transportministeriet har i juli 2021 fremlagt lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven), der lægger op til at give kommunerne mulighed for at udbyde retten til etablering af ladestandere på kommunal vej. Med lovforslaget har kommunen fortsat ikke lov til at finansiere eller medfinansiere etablering af offentligt tilgængelige ladestandere. Lovforslaget forventes at træde i kraft pr. 1. januar 2022, men den endelige udformning kendes endnu ikke, ligesom kommunen afventer udstedelse af de forventede, afledte bekendtgørelser til udmøntning af AFI-loven. Den første del af

handlingsplanen for ladeinfrastruktur blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 24. juni 2021. Anden del af handlingsplanen vil forholde sig til det reviderede lovgrundlag og forventes behandlet i 2022.

Budgetnotatet er udarbejdet med udgangspunkt i den gældende lovgivning, og udgifterne til initiativet er estimeret på baggrund heraf. Såfremt lovgivningen medfører væsentlige ændringer i kommunens opgaver, som ændrer de underliggende økonomiske forudsætninger, vil Teknik- og Miljøforvaltningen forelægge sag for Teknik- og Miljøudvalget samt Borgerrepræsentationen med konsekvenser og alternative handlemuligheder.

Det er ikke muligt på nuværende grundlag at anvise, hvor de reserverede parkeringspladser med ladestandere etableres. Såfremt kommunen får mulighed for at udbyde ret til etablering af ladestandere fra januar 2022, vil midlerne til sagsbehandling indeholdt i dette budgetnotat blandt andet anvendes til at udarbejde et forslag til udbud af ladestandere, der dækker hele byen, som forelægges Teknik- og Miljøudvalget senest juni 2022. I udbuddet vil forvaltningen søge fuldt ud at udnytte de muligheder, den nye AFI-lovgivning skulle give for at sikre en bred fordeling af ladestandere over hele byen. Det er dog ikke en garanti for, at operatørerne byder ind på alle lokationer.

For initiativet gælder, at midlerne til at dække mindreindtægterne placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes løbende til Teknik- og Miljøudvalget i takt med, at pladserne omdannes.

Initiativet har ikke konsekvenser for træer eller antallet af cykelparkeringspladser.

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 1 i *TM15 initiativer til fremme af ladeinfrastruktur til elbiler, flere bydele*, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger udgifter til at etablere samlet 5.000 ladestanderparkeringspladser frem til og med 2029.

Som alternativ til at oprette pladserne som tidsbegrænsede pladser kan de oprettes som *ikke* tidsbegrænsede parkeringspladser. Med denne løsning vil brugere af el- og plug in-hybridbiler kunne parkere deres biler, så længe de vil på de reserverede pladser med ladestandere. Dette vil medføre, at ladestanderne vil blive benyttet sjældnere, da de oftere vil være optaget af parkerede biler. Alternativet vil have samme udgifter til omdannelse, skiltning og afmærkning, men vil medføre lavere mindreindtægter i forbindelse med betalingsparkering. Forskellen i mindreindtægter fremgår af økonomitabellerne.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet bidrager til at nå målsætningen i Kommuneplan 2019 om at fremme ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler og kan forventes at gøre det mere attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil.

Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 4,4 mio. kr. årligt i 2022-2025. Der skal som en konsekvens af initiativet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022, 0,4 mio. kr. i 2023, 0,7 mio. kr. i 2024, 0,9 mio. kr. i 2025 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til vedligehold af skilte. Initiativet ibrugtages løbende indtil december 2025.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings -område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
- Sagsbehandling	Service	600	600	600	600		2.400
- Etablering af skilte	Service	3.825	3.825	3.825	3.825		15.300

- Afledt drift og vedligehold	Service	134	402	669	937	1.071	3.213
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	10.443	23.790	37.138	50.486	57.160	179.017
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-10.443	-23.790	-37.138	-50.486	-57.160	-179.017
Alternativ løsning uden tidsbegrænsning: Reduktion af parkeringsindtægter	Service	7.106	13.779	20.453	27.127	30.464	98.928
Alternativ løsning uden tidsbegrænsning: Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	finanspo ster	-7.106	-13.779	-20.453	-27.127	-30.464	-98.928
Initiativ 1 i alt		**4.559**	**4.827**	**5.094**	**5.362**	**1.071**	**20.913**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret, men er afhængigt af, at der er ladestanderoperatører, som ønsker at etablere ladestandere i det omfang, der er indeholdt i dette budgetnotat.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevil-ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Serviceudgifter								
- Sagsbehandling	TMU	1000	600	600	600	600		2.400
- Etablering af skilte	TMU	1000	3.825	3.825	3.825	3.825		15.300
Serviceudgifter i alt			**4.425**	**4.425**	**4.425**	**4.425**		**17.700**
Afledte serviceudgifter								
- Afledt drift af skilte	TMU	1000	134	402	669	937	1.071	3.213
Afledte serviceudgifter i alt			**134**	**402**	**669**	**937**	**1.071**	**3.213**
Afledte servicemåltalseffekter								
- Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	10.443	23.790	37.138	50.486	57.160	179.017
- Alternativ løsning uden tidsbegrænsning: Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	7.106	13.779	20.453	27.127	30.464	98.928
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**(7.106)-(10.443)**	**(13.779)-(23.790)**	**(20.453)-(37.138)**	**(27.127)-(50.486)**	**(30.464)-(57.160)**	**(98.928)-(179.017)**
Finansposter								

- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-10.443	-23.790	-37.138	-50.486	-57.160	-179.017
- Alternativ løsning uden tidsbegrænsning: Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-7.106	-13.779	-20.453	-27.127	-30.464	-98.928
Finansposter i alt			**(-7.106)-(-10.443)**	**(-13.779)-(-23.790)**	**(-20.453)-(-37.138)**	**(-27.127)-(-50.486)**	**(-30.464)-(-57.160)**	**(-98.928)-(-179.017)**

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 afsat midler til formålet.

TM22 Udvidelse af pulje til fossil- og/eller emissionsfrie arbejdsmaskiner i bygge- og anlægsprojekter

Baggrund

Fossil- og emissionsfrie arbejdsmaskiner har et samlet potentiale til at reducere CO_2-udledningen med 35.000 tons pr. år i København, og indgår som en væsentlig del af de planlagte CO_2-reduktioner i Klimaplanens Roadmap 2021-2025. Omstilling til fossil- og emissionsfrie arbejdsmaskiner i kommunens egne og på sigt støttede anlægs- og byggeprojekter bidrager også til at mindske luftforureningen med kvælstofoxider (NOx) og andre-skadelige partikler samt støjgener.

Indhold

Der blev i Budget 2020 afsat midler i 2020-2021 til at stille skærpede udbudskrav om brug af fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner i ti pilotprojekter. I pilotprojekterne opnås en CO_2-reduktion fra maskinernes drivmidler på 80-100 % i forhold til en konventionel løsning med fossile brændstoffer. Der søges nu om midler til næste fase og en udvidelse af arbejdet.

Det er nødvendigt med flere projekter i 2022-2023 for at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen kan få de nødvendige erfaringer med udbudskrav, økonomi, teknologi og den praktiske omstilling af arbejdsmaskiner. Projekterne sikrer et viden- og evidensbaseret grundlag forud for en fuld omstilling af kommunens egne bygge- og anlægsprojekter inden 2025. Forvaltningerne vurderer i løbet af den næste periode også en række afledte effekter af indsatsen, fx etablering af ladeinfrastruktur til arbejdsmaskiner på el, adfærdsændringer, drifts- og projektoptimering m.v.

Den samlede indsats for en fortsættelse og udvidelse er tilrettelagt i følgende fem delinitiativer.

Initiativ 1. Udvidelse af arbejdet med udbud af anlægsprojekter i Teknik- og Miljøforvaltningen og analyse og udvikling af udbudskriterier, metoder og dataindsamling (2,3 mio. kr. i anlæg og 1,0 mio. kr. i service)

Med dette initiativ afprøver Teknik- og Miljøforvaltningen forskellige udbudskrav og -metoder i anlægsprojekter i samarbejde med markedet, der bedst sikrer fossil- og emissionsfri løsninger. Midlerne anvendes hovedsageligt til at dække den forventede merpris, som de udførende entreprenører har til enten indkøb af biobrændstof eller leje og/eller indkøb af emissionsfri arbejdsmaskiner som f.eks. el eller brint.

Teknik- og Miljøforvaltningen udbyder allerede i 2021 alle anlægsprojekter med krav om en optionspris på udførelse med fossil- eller emissionsfri arbejdsmaskiner for bedre at kunne vurdere mulighederne for at stille et generelt krav i 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen evaluerer løbende anvendelsen, kontrol og gennemsigtighed i indhentet data fra fx forbrug af biobrændstof og el på byggepladserne.

Som en del af initiativet vil der også blive behov for ekstern konsulentbistand til analyse og udvikling.

Analysen vil undersøge den langsigtede overgang til el-baserede arbejdsmaskiner, herunder sikring af tilstrækkelig og tilgængelig ladeinfrastruktur, og om anlægsprojekternes *ikke*-vejgående maskiner kan lades via de private elbil-ladestandere.

Udviklingen vil have fokus på:

- Udbudskriterier og -metoder, der sikrer den mest miljørigtige tilgang, som også er driftsøkonomisk fornuftige løsninger.
- Metoder til automatisk dataindsamling og regnskab for at sikre præcise beregninger og opfølgning på effekten af investeringer i fossil- og emissionsfrie bygge- og anlægsprojekter.

Udviklingen og analysen vil bidrage til arbejdet med både anlægs- og byggeprojekter og kan fravælges, hvis der ikke er politisk ønske herfor.

Initiativ 2. Udvidelse af arbejdet med udbud af 1-5 byggeprojekter i Byggeri København, Økonomiforvaltningen (2,0 mio. kr. i anlæg)

Med dette initiativ udvider Økonomiforvaltningen indsatsen på området med udbud af 1-5 byggeprojekter med specifikke krav til brug af fossil- og emissionsfrie arbejdsmaskiner med mål om at opnå én helt fossil- og/eller emissionsfri maskinpakke i minimum ét byggeprojekt. Initiativet dækker hovedsageligt den forventede merpris, som de udførende entreprenører har til enten indkøb af biobrændstof eller leje og/eller indkøb af emissionsfri arbejdsmaskiner som f.eks. el eller brint.

Der forventes også at blive afsøgt flere muligheder og løsninger, som fx solceller og varmepumper, der kan bidrage til fossil- og emissionsfrihed på byggepladsen som helhed.

Initiativet kan opskaleres, hvis dette prioriteres politisk. Det er forventeligt, at markedsudviklingen over tid vil gøre et generaliseret krav gradvist billigere.

Initiativ 3. Fortsættelse af Samarbejdsforum og deltagelse i internationale projekter (0,5 mio. kr. på service)

Med dette initiativ afholdes og udføres arrangementer, samarbejdstiltag og indsatser for og i det allerede nedsatte samarbejdsforum. I samarbejdsforummet deltager aktuelt 50-60 proaktive aktører fra hele værdikæden, fx producenter, udlejere, entreprenører, rådgivere, interesseorganisationer og andre udbydere. Samarbejdsforummet bruges til at understøtte og fremme udviklingen i markedet generelt med en åben invitation til alle relevante proaktive aktører fra både udbuds- og efterspørgselssiden.

Internationalt samarbejde sker i flere projekter med henblik på samarbejde, videndeling og udarbejdelse af fælles erklæringer og øge efterspørgslen efter fossil- og emissionsfri løsninger sammen med andre byer, fx Oslo og by-organisationen C40's initiativ om Clean Construction på området, der bl.a. har en målsætning om emissionsfri arbejdsmaskiner inden 2025.

Teknik- og Miljøudvalget forventes forelagt en evaluering ultimo 2022 forud for Budget 2024, så fortsatte initiativer kan bestemmes på et videns- og evidensbaseret grundlag. Det nedsatte Samarbejdsforum forventes inddraget i dette arbejde.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatserne er en del af Roadmap 2021-2025. CO_2-reduktionen fra indsatserne vil afhænge af de enkelte, udvalgte projekter og kan først estimeres ved afslutning af indsatserne.

Økonomi

Budgetinitiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,3 mio. kr. i perioden 2022-2023 og estimerede serviceudgifter på 0,8 mio. kr. årligt i 2022 og 2023.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Udvidelse af arbejdet med udbud af anlægsprojekter og udvikling af udbudskriterier og dataindsamling						
- Udvidelse af arbejdet med udbud af anlægsprojekter	Anlæg	1.131	1.131			**2.262**
- Analyse og udvikling af udbudskriterier, metoder og dataindsamling	Service	500	500			**1.000**
Initiativ 1 i alt		**1.631**	**1.631**			**3.262**
Initiativ 2. Udbud af 1-5 byggeprojekter i Byggeri København						
- Anlæg	Anlæg	1.000	1000			**2.000**
Initiativ 2 anlæg i alt		**1.000**	**1000**			**2.000**
Initiativ 3 Fortsættelse af Samarbejdsforum og deltagelse i internationale projekter						
- Service	Service	250	250			**500**
Initiativ 3 service i alt		**250**	**250**			**500**
Udgifter i alt		**2.881**	**2.881**			**5.762**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Den fremtidig pris på biodrivmidler (som f.eks. HVO) er dog afhængig af udbud og efterspørgsel på markedet for biobrændstoffer samt fremtidig afgiftsstruktur i Danmark.
Der er større usikkerhed omkring prisniveauet på emissionsfri arbejdsmaskiner, hvorfor kravet skal stilles som et enten/eller mellem fossil- eller emissionsfrie arbejdsmaskiner, men hvor de emissionsfrie skal favoriseres.

I forhold til håndtering og minimering af risici kan der indgås længerevarende kontrakter med forsynings- og prissikkerhed med den fremtidige leverandør.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Initiativ 1 Anlægsprojekter TMF	TMU	2000	1.000	1.000			2.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	131	131			262	*
- Initiativ 2 Byggeprojekter ØKF – Byggeri København	ØU	3160	1.000	1.000			2.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt			**2.131**	**2.131**			**4.262**	**2.000***
Serviceudgifter								
- Initiativ 1 Analyse og udvikling af udbudskriterier, metoder og dataindsamling	TMU	1000	500	500			1.000	
- Initiativ 3 Samarbejdsforum	TMU	1000	250	250			500	
Serviceudgifter i alt			**750**	**750**			**1.500**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

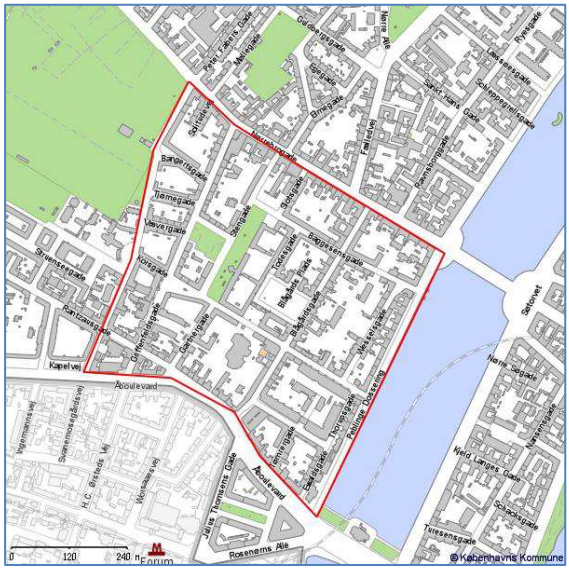
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

I Budget 2020 blev der afsat midler til pilot med fossil- og emissionsfrie anlægs- og byggeprojekter i 2020 og 2021.

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

TM293 Lille trafikø Indre Nørrebro


Kapelvej
Åboulevard
Rosenørns Allé
Stengade
Nørrebrogade
Blågårdsgade
Frederiksborggade
Sankt Hans Gade
Ravnsborggade
Sankt Hans Torv
Sankt Hans Gade
Fælledvej
Bredgade
Sortedamdossing
Sortedam Dossering
Sortedamsdossen
Tagensvej
Ingeborg Bruns Gade
Ingeborg Bruns Vej
Ingeborg Bruns Plads

mulighed for at etablere en Trafikø i Blågårdsgadekvarteret. Etablering af pullerter på Stengade er også beskrevet i TM275 Pullerter initiativ 1, og TM275 initiativ 1 er således gensidigt udelukkende med dette initiativ.

Stengade er den eneste mulighed for etablering af en grøn trafikvej i området, men det vil være i modstrid med den løsning, som foreligger i Trafikplan Indre Nørrebro. Kommunen har gennemført omfattende dialog med de lokale beboere og interessenter om Trafikplan Indre Nørrebro, hvor der, hvis der afsættes midler til restfinansiering, etableres en pullertløsning på Stengade. Trafikøen kan derfor kombineres med trafikplanen, såfremt der ikke etableres en grøn trafikvej.

Resten af området indrettes efter principperne i en trafikø ved at etablere ensretninger, vejlukninger og svingforbud. Hastighedsgrænsen i området reduceres til 30 km/t. Foranstaltningerne vil hindre gennemkørende fossil biltrafik og tung trafik i området og understøtte cykling, gang, kollektiv trafik og elbiler.

Det forventes at trafikøen vil medføre nedlæggelse af op til ca. 30 bilparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser – initiativ 1

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
207	Blå	Op til 30	109 % kl. 22	0

Initiativ 2: Trafikø Blegdamsvej (2,1 mio. kr. i anlæg)
Der etableres en trafikø ved hjælp af foreløbige foranstaltninger på en del af Nørrebro omkring Blegdamsvej (se billede til højre). Trafikøen etableres med en grøn trafikvej på Blegdamsvej hvor det ikke er muligt at køre på tværs i fossildreven bil. Resten af området indrettes efter principperne i en trafikø ved at etablere ensretninger, vejlukninger og svingforbud. Hastighedsgrænsen i området reduceres til 30 km/t. Foranstaltningerne vil hindre gennemkørende fossil biltrafik og tung trafik i området og understøtte cykling, gang, kollektiv trafik og elbiler. Den grønne trafikvej på Blegdamsvej vil fungere som en trafiksluse, hvor fossile biler ikke kan passere, men hvor busser i rute, elbiler, cykler og gående kan passere uhindret.

Det forventes at trafikøen vil medføre nedlæggelse af op til ca. 30 bilparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser – initiativ 1

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
189	Blå	Op til 30	105 % kl. 22	0

Sammenhæng til andre budgetnotater
Budgetnotatets to initiativer er begge gensidigt udelukkende med delinitiativ i TM78, TM143, TM171, TM188 og TM290, der også omhandler trafikøer. Initiativet skal koordineres med TM220, da disse også indeholder løsninger med hastighedsgrænse, samt koordineres med TM119, der omhandler omdannelse af del af Jagtvej til busgade. Initiativ 1 dette budgetnotat er gensidigt udelukkende med initiativ 1 i TM275.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,4 mio. kr. i perioden 2022-2026. Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,4 mio. kr. i 2022, 0,9 mio. kr. i 2023 og 0,9 mio. kr. i 2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til vedligeholdelse af midlertidig skiltning, afmærkning, betonklodser til afspærring mm. Initiativerne forventes ibrugtaget i oktober 2023 og afsluttet i februar 2026.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Initiativ 1. Trafikplan Indre Nørrebro - Stengade							
- Anlæg	Anlæg	250	2.860	0	0	250	3.360
- Evaluering og dialog	Service	180	450	450	0	0	1.080
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	10	51	51	0	112
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	0	53	210	210	0	473
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	0	-53	-210	-210	0	-473
Initiativ 1 i alt		**430**	**3.320**	**501**	**51**	**250**	**4.552**
Initiativ 2. Trafikplan Indre Nørrebro – Blegdamsvej							
- Anlæg	Anlæg	339	1.352	45	0	339	2.075
- Evaluering og dialog	Service	180	450	450	0	0	1.080
- Afledt drift og vedligehold	Service	0	30	200	200	0	430
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	0	53	210	210	0	473
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	0	-53	-210	-210	0	-473
Initiativ 2 i alt		**519**	**1.832**	**695**	**200**	**339**	**3.585**
Udgifter i alt		**949**	**5.152**	**1.196**	**251**	**589**	**8.137**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Københavns Politi har godkendt forsøg med en trafikø på Nørrebro på et principielt niveau, mens detaljer i udformningen skal godkendes endeligt i politiets konkrete sagsbehandling. Tiltagene har ikke været drøftet lokalt med borgere og lokaludvalg. Lokal inddragelse i projektet kan medføre justeringer i forhold til de konkrete løsninger.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og

derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**Udvalg**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern), Initiativ 1	2000	TMU	220	330				550	550*
- Udførsel (ekstern), Initiativ 1	2000	TMU		2.200			220	2.420	2.420*
- Udgifter til bygherreorganisation, Initiativ 1	2000	TMU	30	330			30	390	*
- Projektering (ekstern), Initiativ 2	2000	TMU	300	40	40			380	380*
- Udførsel (ekstern), Initiativ 2	2000	TMU		1.155			300	1.455	1.455*
- Udgifter til bygherreorganisation, Initiativ 2	2000	TMU	39	157	5		39	240	*
Anlægsudgifter i alt			**589**	**4.212**	**45**	**0**	**589**	**5.435**	**4.805***
Serviceudgifter									
- Evaluering og dialog, initiativ 1	1000	TMU	180	450	450			1.080	
- Evaluering og dialog, initiativ 2	1000	TMU	180	450	450			1.080	
Serviceudgifter i alt			**360**	**900**	**900**			**2.160**	
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000	TMU		10	51	51		112	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	1000	TMU		30	200	200		430	
Afledte serviceudgifter i alt				**40**	**251**	**251**		**542**	
Afledte servicemåltals-effekter									
- Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 1	1010	TMU		53	210	210	0	473	
Reduktion af parkerings-indtægter, initiativ 2	1010	TMU		53	210	210	0	473	
Afledte servicemåltals-effekter i alt				**106**	**420**	**420**		**946**	
Finansposter									
- Statslig modregning af reduktion af	2500	ØU		-53	210	210	0	-473	

parkeringsindtægter, initiativ 1									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter, initiativ 2	2500	ØU		-53	210	210	0	-473	
Finansposter i alt				**-106**	**-420**	**-420**		**-946**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2020 afsat midler til analyse af grøn omstilling af trafikken og analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne, der samlet betegnes Mobilitetsanalyserne.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**
Budget 2020	4.200
Afsatte midler i alt	**4.200**

Bilag

Mobilitetsanalyserne:
Afrapportering af analysen En grøn omstilling af trafikken
Afrapportering af analysen Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne

TM246 Biodiversitetspakke

Baggrund

Der er til Budget 2022 bestilt et budgetnotat på en mindre biodiversitetspakke med øgede puljemidler til støtte af borgerdrevne initiativer, ressourcer til naturfaglig vejledning, én indgang til kommunen vedrørende biodiversitetsinitiativer samt øget information til borgerne om hvor og hvordan man kan henvende sig, hvis man vil i gang med biodiversitetsprojekter.

Indhold

Budgetnotatet indeholder tre initiativer, som kan være med til at understøtte større grundejere, foreninger organisationer og københavnere i at iværksætte og gennemføre biodiversitetsprojekter.

Initiativ 1. Øgede midler til biodiversitetspuljen samt øget projektledelse (2,9 mio. kr. i service)

I Budget 2021 blev der afsat 1,5 mio. kr. i 2021, 1,2 mio. kr. i 2022 og 1,1 mio. kr. i 2023 til en pulje til flere borgerdrevne initiativer, der fremmer bynatur, naturoplevelser og mere naturglæde (biodiversitetspuljen). Der blev desuden afsat 0,4 mio. kr. pr. år til administration af puljen. Der har ved første ansøgningsrunde været stor efterspørgsel efter puljemidler. Ved at afsætte yderligere 2 mio. kr. til puljen vil det være muligt at støtte endnu flere biodiversitetsprojekter i byen på kommunale og private arealer. Det vurderes, at der samtidigt vil være behov for at øge ressourcerne til projektledelse af puljen med 0,4 mio. kr. pr. år i 2022 og 2023. Udgiften til projektledelse er således øget relativt, hvilket hænger sammen med at øget opmærksomhed omkring puljen giver et øget antal henvendelser og ansøgninger uanset størrelsen af puljen. Alle ansøgninger skal behandles og ud over de projekter, der får tildelt støtte og hvor der skal laves aftale og opfølgning, skal der gives begrundet afslag til de øvrige ansøgninger.

Med initiativet afsættes 1 mio. kr. pr. år i 2022 og 2023 til forøgelse af puljen samt 0,4 mio. kr. pr. år i 2022 0g 2023 til øget projektledelse.

Samlet vil puljen til borgerdrevene biodiversitetsprojekter, inklusive bevillingen fra Budget 2021, herefter være på 2,2 mio. kr. i 2022 og 2,1 mio. kr. i 2023. Udgifterne til projektledelse vil være 0,8 mio. kr. hvert af årene.

Beløbet til puljen kan skaleres.

Initiativet vil blive koordineret med 'Biodiversitetsstrategien', som er under udarbejdelse og forelægges Borgerrepræsentationen primo 2022.

I budgetnotat TM102, *Mere vild bynatur* indgår ligeledes et initiativ om øgning af puljemidlerne med 2 mio. kr.

Initiativ 2. Kommunikation om biodiversitet, støttemuligheder mv. (1,7 mio. kr. i service)
For at udbrede kendskabet til mulighederne for indsatser, der kan øge biodiversiteten lokalt, foreslås det, at der afsættes øgede midler til at løfte opgaven med kommunikation og naturfaglig vejledning om biodiversitet og om, hvordan man kan komme i gang med konkrete projekter. Kommunikationsindsatsen vil omfatte udbygning af kk.dk/biodiversitet med både generel information om biodiversitet og om konkrete projekter. Desuden kan der afholdes kurser og informationsmøder i regi af lokaludvalg, kulturhuse og øvrige netværk med fokus på lokale grønne løsninger. Og endelig vil der blive gennemført informationskampagner om, hvor og hvordan man kan henvende sig, hvis man ønsker at iværksætte projekter, der kan fremme biodiversitet og gøre byen grønnere.

Initiativet kan skaleres, således at indsatser planlægges i større eller mindre omfang.

Initiativ 3. Dialog og vejledning til grundejere, virksomheder og borgere (1,6 mio. kr. i service)
Sagsområdet vedrørende biodiversitet rækker ind over en lang række af fag- og myndighedsområder.

Med dette initiativ foreslås det derfor, at der afsættes ressourcer til at etablere en samlet service, som kan tilgås via fx telefon, hjemmeside og fysiske møder, hvor borgere, virksomheder og grundejere kan få vejledning og overblik over muligheder og krav i forbindelse med projekter, der skal fremme biodiversiteten i København. Det skal således fx være muligt at få;

- svar på hyppigt stillede spørgsmål om biodiversitetsemner, herunder svar på spørgsmål vedr. Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi samt kommunens egne grønne indsatser.
- konceptpakker, hvor forvaltningen på forhånd har beskrevet en række biodiversitetsprojekter om f.eks. gadetræsbede, fortovshaver eller grønne gavle og facader.
- vejledning om, hvilke tilladelser der kan være påkrævet, herunder tilladelse fra en privat grundejer, byggetilladelse, tilladelse til at foretage ændringer i byrummet på vejarealer, tilladelse til at foretage ændringer i parker eller andet. Desuden konkret vejledning om, hvordan man kommer videre med en eventuel ansøgningsproces, hvis projektet kræver en eller flere tilladelser for at kunne igangsættes, og herunder hjælp til at samle flere myndighedsområder ved et stjernemøde, hvis projektet kræver det.
- vejledning om støttemuligheder, herunder om det kan være relevant at søge midler i biodiversitetspuljen eller andre kommunale puljer som eksempelvis puljen til partnerskabstræer eller Sharing Copenhagen. Desuden konkret vejledning om, hvordan man søger kommunens puljemidler.
- vejledning om, hvornår der kan være behov for at søge rådgivning fra Danmarks Naturfredningsforening eller privatrådgivende biologer for at lave en projektbeskrivelse, søge puljemidler og udarbejde ansøgninger om nødvendige tilladelser.

Det foreslås, at der afsættes ressourcer svarende til 1 årsværk pr. år i årene 2022 og 2023 til at løfte opgaven med at besvare henvendelser og indgå i dialog omkring projekter fra borgere og virksomheder. Desuden er der behov for at afsætte ressourcer svarende til ½ årsværk i 2022 til opgaven med at udvikle det nødvendige vidensgrundlag til at varetage opgaven med at vejlede borgere og virksomheder samt til at udvikle konceptpakker for biodiversitetsprojekter.

Udvikling af konceptpakker indgår også i budgetnotat TM102, *Mere vild bynatur*. De to initiativer er gensidigt udelukkende.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatserne bidrager til Kommuneplan 2019´s målsætninger om kvalitet i grønne områder til gavn for borgernes livskvalitet og biodiversiteten. Desuden understøtter indsatsen strategi for Bynatur om at skabe mere og bedre bynatur i København.

Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 3,2 mio. kr. i 2022 og 2,9 mio. kr. i 2023. Initiativerne forventes ibrugtaget primo 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Øgede midler til biodiversitetspuljen						
- Pulje	Service	1.000	1.000			2.000
- Årsværk til projektledelse	Service	425	425			850
Initiativ 1 i alt		**1.425**	**1.425**			**2.850**
Initiativ 2. Kommunikation om biodiversitet, støttemuligheder mv						
- Årsværk	Service	700	700			1.400
-kommunikationsprodukter	Service	150	150			300
Initiativ 2 i alt		**850**	**850**			**1.700**
Initiativ 3. Én indgang for grundejere, virksomheder og borgere						
- Årsværk	Service	945	630			1.575
Initiativ 3 i alt		**945**	**630**			**1.575**
Udgifter i alt		**3.220**	**2.905**			**6.125**

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

(1.000 kr. – 2022 p/l)	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
-Serviceudgifter						
Initiativ 1. Pulje	1000	1.000	1.000			**2.000**
Initiativ 1. Årsværk	1000	425	425			**850**
Initiativ 2. Årsværk	1000	700	700			**1.400**
Initiativ 2. Kommunikation	1000	150	150			**300**
Initiativ 3. Årsværk	1000	945	630			**1.575**
Serviceudgifter i alt		**3.220**	**2.905**	**0**	**0**	**6.125**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

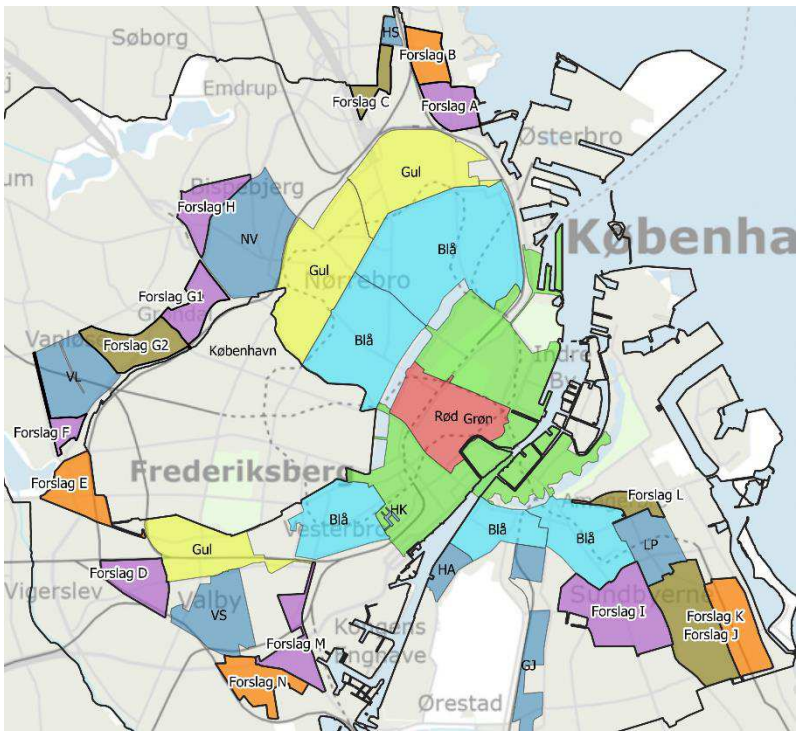
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

I Budget 2021 blev der afsat 0,1 mio. kr. på service i 2020 og 2,0 mio. kr. i 2021 til udvikling af en biodiversitetsstrategi for København samt 1,9 mio. kr. på service i 2021, 1,6 mio. kr. i 2022 og 1,5 mio. kr. i 2023 til en pulje til flere borgerdrevne initiativer der fremmer bynatur, naturoplevelser og mere naturglæde.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Budget 2021	100	3.900	1.600	1.500
Afsatte midler i alt	**100**	**3.900**	**1.600**	**1.500**

TM285 Udvidelse af parkeringszonerne i København, seks scenarier



Baggrund

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

Indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Scenarie 2. Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner – faseopdelt efter geografisk sammenhæng (25,6 mio. kr. i anlæg)

Dette scenarie omfatter etablering af parkeringszoner i de samme områder som scenarie 1, men zonerne etableres i sammenhængende geografiske områder i én og samme fase for at reducere forskydning af parkering til nærliggende områder. Fase 1 indeholder områder med højest parkeringspres omkring den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest og i Kongens Enghave samt etablering af større zoner på Amager, mens zoner i Valby og Østerbro først etableres i fase 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Den estimerede CO_2-effekt er tilsvarende scenarie 4.

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

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

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

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

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

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

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

Økonomi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 7. Scenarie 1. Udgifter på alle styringsområder

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

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

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

Tabel 8. Scenarie 2. Udgifter på alle styringsområder

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

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

Tabel 9. Scenarie 3. Udgifter på alle styringsområder

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

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

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

Tabel 10. Scenarie 4. Udgifter på alle styringsområder

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

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

Tabel 11. Scenarie 4a. Udgifter på alle styringsområder

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

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

Tabel 12. Scenarie 4b. Udgifter på alle styringsområder

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

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

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

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

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

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

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

TM217 Ny Klimaplan 2035 og Klimasekretariat

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget anbefalede den 16. august 2021 overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen to indstillinger pba. af medlemsforslag *En ny klimaplan 2035* og *Mulighederne for at udfase træbaseret biomasse*. Teknik- og Miljøudvalget bestilte i den forbindelse et budgetnotat til Budget 2022, om udarbejdelse en ny Klimaplan 2035 med tre nye konkrete målsætninger om CO_2-reduktioner. Der er derfor behov for en gennemgribende inddragelsesproces og analysearbejde af de enkelte målsætninger, så den fremtidige klimaplan udarbejdes på et fagligt funderet grundlag og med tidlig inddragelse af københavnerne.

Ved udgangen af 2022 udløber Klimasekretariatets nuværende bevilling. En forlængelse af bevillingen allerede nu vil tilvejebringe de rette kompetencer til at sikre, at KBH2025 Klimaplan når i mål, og at den fremtidige Klimaplan 2035 forankres i Klimasekretariatet.

Klimasekretariatet

Forlængelse af Klimasekretariatet frem til 2026 (17,0 mio. kr. i service i 2023-2026)
Klimasekretariatet er et stærkt fundament for KBH2025 Klimaplanen og er ansvarlig for dens indsatser på tværs af Københavns Kommune og kommunens samarbejdspartnere. Den nuværende bevilling til Klimasekretariatet udløber med udgangen af 2022. Dette initiativ skal sikre, at Klimasekretariatet kan fastholde de nuværende ressourcer til at gennemføre arbejdet med opfølgning og udvikling af de indsatser, der skal bringe KBH2025 klimaplanen i mål i 2025. Der skal desuden sikres midler i 2026 til den nødvendige slutrapportering - CO_2-regnskab 2025 og samlet resultatevaluering. En forlængelse af Klimasekretariatet vil desuden sørge for at den nuværende klimaplan og relevante initiativer heri vil udvikles og tilpasses mod nye, fremtidige mål frem mod 2035

Der afsættes midler til at forlænge Klimasekretariatets medarbejdere frem mod 2025 og til at evaluere i 2026. I forhold til at sikre at KBH2025 Klimaplanen kommer i mål i 2025 afsættes der også midler til at dække analyser, strategi- og udviklingsopgaver samt midler til eksterne samarbejdsaktiviteter og klimaplanens årlige klimakonference, medlemskab af Carbon Neutral Cities Alliance m.m. Klimasekretariatet er nødvendigt i forhold til KBH2025 Klimaplanen og vil arbejde med de dele af den fremtidige klimaplan, som ligger i forlængelse af den nuværende klimaplans fokus, herunder klimapositivitet i 2035 og udfasning af biomasse. Erfaringerne og ekspertisen i klimasekretariatet vil skabe et fundament for høj kvalitet og synergieffekter i de andre initiativer nedenfor.

Ny Klimaplan 2035

Den kommende klimaplan skal arbejde med følgende målsætninger som pejlemærker:

- En halvering af CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035
- En halvering af CO_2-udledninger fra offentlige indkøb i 2030
- En fastholdelse og skærpelse af klimaneutraliteten i 2025 til klimapositiv i 2035 med indregning af CO_2-udledninger forbundet med biomasse.

De tre målsætninger samles under en fremtidig Klimaplan 2035 for at sikre en sammenhængende indsats. Der er behov for at kortlægge og analysere alle tre målsætninger, da det er helt nye typer af mål, der kræver helt anden metode og analyse sammenlignet med KBH2025 Klimaplan. De tre målsætninger er underlagt samme analyseproces og bidrager alle til den samlede klimaplan. Selvom analyseprocessen for de tre målsætninger er den samme, indeholder de hver deres særpræg, som kræver høj, specialiseret faglighed, som vi ikke besidder i dag. Arbejdet frem mod en ny klimaplan for 2035 kan skitseres i en tredelt proces gældende for alle tre målsætninger:

1. En baseline analyse af Københavns CO_2-udledninger for de tre målsætninger på sektorniveau. Analysen skal også vurdere mulighederne for en tilbagevendende rapportering af de tre målsætninger baseret på tilgængelige datakilder og nyeste, pålidelige modeller.
2. En inddragelsesproces med borgere, virksomheder, eksperter, internationale byer og relevante forvaltninger for at udvikle visioner og virkemidler.
3. En scenarieanalyse af de enkelte målsætninger, der vurderes med mulige reduktionspotentialer og realistiske delmål. De foreslåede målsætninger fra medlemsforslaget bruges som pejlemærker.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil senest i 2023 forelægge Borgerrepræsentationen en samlet ny Klimaplan 2035. Initiativerne gennemføres kun, hvis der afsættes midler til dem. De kan dog vælges uafhængigt af hinanden.

Initiativ 1. Målsætning om en halvering af CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035 (9,2 mio. kr. i service i 2022-2025)

I dag eksisterer der ikke en kortlægning af CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug for København. Det tiltænkes at arbejdet kobles op på nationale undersøgelser fra blandt andet Energistyrelsen og CONCITO. Der skal udarbejdes en detaljeret kortlægning af de CO_2-udledninger, der skal belyse klimaaftrykket på sektorer som tøj, fødevarer, flyrejser og lignende – også udledninger, der ikke finder sted inden for kommunegrænsen. Desuden skal der udvikles en opgørelsesmetode, som gør det muligt at spore udviklingen.

Der afsættes midler til konsulentydelser, som skal udvikle og udføre kortlægningen af Københavns CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug. Desuden ansættes der en klimaanalytiker, som vil arbejde tæt sammen med konsulenten. Klimaanalytikerens bevilling fortsætter frem til 2025 for at bibeholde den faglige viden.

Med ambitionen om at igangsætte indsatser, der kan reducere CO2 udledninger forbundet med borgernes forbrug, går man udover kommunens traditionelle handleområde. Blandt andet derfor ønskes høj grad af involvering af borgere, erhvervsliv og eksperter. En øget inddragelse vil desuden styrke implementeringsprocessen efterfølgende. Inddragelsen kan fx ske igennem nudging, oplysningskampagner, partnerskaber med detailhandelen og omfattende borgerinddragelse.
Borgerinddragelse sker med afsæt i erfaringer med borgerinvolvering i øvrige projekter i kommunen. Det vil foregå både virtuelt, ved fysiske møder og i samspil med eksisterende

projekter og lokale organiseringer eksempelvis lokaludvalg, områdefornyelser, Ungeråd, Ældreråd mv. Borgerinddragelse vil primært understøtte dette initiativ om udledninger fra borgernes forbrug, men også inddragelse af professionelle aktører i forhold til initiativ 2.

Der afsættes midler til halvandet årsværk, der skal designe og gennemføre inddragelsesprocesserne, herunder identificere og rekruttere borgere, erhvervsliv og eksperter. Bevillingen fortsætter til 2025 for at sikre, at samarbejdet med de involverede forankres. Desuden afsættes midler til facilitering, mødeaktiviteter online og fysisk samt materialer.

Initiativ 2 Målsætning om en halvering af CO_2-udledninger fra offentlige indkøb i 2030 (3,8 mio. kr. i service i 2022-2023), forankret i KEID/ØKF
Ligesom med initiativ 2, så eksisterer der i dag ikke en samlet kortlægning af CO_2-udledningen fra Københavns kommunes egne indkøb. Der skal udarbejdes en metode, der kan vurdere baseline, reduktionspotentialet og fungere som rettesnor for igangsættelse af de mest omkostningseffektive initiativer med størst effekt. Disse initiativer vil lede Københavns Kommune mod en forståelse af, hvorfra i indkøbene CO_2-udledninger kommer, og hvordan man skal sætte ind for at opnå en halvering af CO_2-udledninger i 2030, hvilket vil bidrage til den samlede målsætning for Klimaplan 2035.

Dette initiativ er forankret i Økonomiforvaltningen som en del af CSR og Indkøbsjura i KEID. Der afsættes midler til to medarbejdere I ØKF, der skal udvikle metoder og opbygge kompetencer internt, samt konsulentydelser, der skal bidrage til at udvikle metoder og bistå analyserne.

Initiativ 3 Målsætning om en fastholdelse og skærpelse af klimaneutraliteten i 2025 til klimapositiv i 2035 med indregning af CO_2-udledninger forbundet med biomasse (2,0 mio. kr. i service i 2022-2025)
En målsætning om klimapositivitet med en længere tidshorisont giver mulighed for at arbejde med en mere strategisk energi- og mobilitetsplanlægning, der optegner mulige scenarier for fremtidens energi- og transportsystem under hensyn til teknologi- og systemudvikling.
Der skal udarbejdes en række nye kortlægninger og scenarieanalyser, der kan belyse forskellige udviklingsmuligheder med klimapositivitet som pejlemærke, hvor der også kan foreslås delmål i 2030 som trædesten på vejen.

Der afsættes midler til konsulentydelser, som skal videreudvikle de nuværende kortlægninger, undersøge hvordan CO_2-udledning fra biomasse kan indgå i klimaregnskab og opstille en række scenarieanalyser med klimapositivitet som pejlemærke.

Med ambitionen om at udvikle en klimaplan i tæt samarbejde med borgere, erhvervsliv og eksperter, går man ambitiøst til værks. Ved at inddrage eksterne aktører – primært professionelle, men også civile - sikres udvikling af en bredt forankret og fagligt stærk klimaplan. Virksomheder inddrages i et antal erhvervspartnerskaber, der dækker relevante sektorer i København fx byggeri, service, detailhandel, produktion mv. med inspiration fra Regeringens Klimapartnerskaber fra 2019-2020.
Eksperter fra universiteter, forskere fra virksomheder eller eksperter fra organisationer inddrages i møder og workshops med både borgere og i erhvervspartnerskaberne. Involvering af eksperter og virksomheder understøtter primært dette initiativ omkring nye målsætninger om klimapositivitet og udvikling af en ny klimaplan.

Der afsættes midler til et halvt årsværk i fire år, der skal designe og gennemføre inddragelsesprocesserne og sammensætte erhvervspartnerskaber. Dette sker i tæt samarbejde med involveringsarbejdet under initiativ 1.

Overordnede målsætninger og effekter

Klimasekretariatet bidrager til at komme i mål med den nuværende Klimaplan samt sikre et solidt afsæt for en ny klimaplan. Initiativerne 1-3bidrager til at fastlægge rammerne for en kommende Klimaplan 2035. De enkelte initiativer skal sikre det faglige fundament af den fremtidige Klimaplan 2035, som vil reducere CO_2-udledningen markant i København og fra københavnerne.

Økonomi

Initiativerne har samlede estimerede serviceudgifter på 6,2 mio. kr. i 2022, 9,6 mio. kr. i 2023, 7,1 mio. kr. i 2024 og 2025 samt 2,0 mio. kr. i 2026.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2021 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Klimasekretariatet 2023-2026							
- Klimasekretariatet lønninger	Service		3.500	3.500	3.500	1.500	12.000
- Implementering og udviklingsopgaver	Service		1.500	1.500	1.500	500	5.000
Klimasekretariatet i alt		**0**	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**2.000**	**17.000**
Initiativ 1. Målsætning om en halvering af CO2-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035							
- Klimaanalytiker	Service	700	700	700	700		2.800
- Konsulentydelser	Service	1.500	500				2.000
Projektmedarbejdere	Service	1.050	1.050	1.050	1.050		4.200
Mødefacilitering og materialer	Service	100	100				200
Initiativ 1 i alt		**3.350**	**2.350**	**1.750**	**1.750**	**0**	**9.200**
Initiativ 2. Målsætning om en halvering af CO_2-udledninger fra offentlige indkøb i 2030(ØKF)							
- Projektmedarbejdere	Service	1.400	1.400				2.800
- Konsulentydelser	Service	700	300				1.000
Initiativ 2 i alt		**2.100**	**1.700**	**0**	**0**	**0**	**3.800**
Initiativ 3. Målsætning om en fastholdelse og skærpelse af klimaneutraliteten i 2025 til klimapositiv i 2035							
- Konsulentydelser	Service	400	200				600
- Projektmedarbejder	Service	350	350	350	350		1.400
Initiativ 3 i alt		**750**	**550**	**350**	**350**	**0**	**2.000**

Udgifter i alt		**6.200**	**9.600**	**7.100**	**7.100**	**2.000**	**32.000**

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**Udvalg**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Serviceudgifter								
- Klimasekretariat	1000	TMU		3.500	3.500	3.500	1.500	12.000
- Implementering og udviklingsopgaver	1000	TMU		1.500	1.500	1.500	500	5.000
- Klimaanalytiker forbrugsbaseret udledning, initiativ 1	1000	TMU	700	700	700	700		2.800
- Konsulentydelser forbrugsbaseret udledning, initiativ 1	1000	TMU	1.500	500				2.000
- Projektmedarbejder borgerinddragelse, initiativ 1	1000	TMU	1.050	1.050	1.050	1.050		4.200
- Mødefacilitering borgerinddragelse, initiativ 1	1000	TMU	100	100				200
- Projektmedarbejder offentlige indkøb, initiativ 2	1170	ØU	1.400	1.400				2.800
- Konsulentydelser offentlige indkøb, initiativ 2	1170	ØU	700	300				1.000
- Konsulentydelser klimapositivitet, initiativ 3	1000	TMU	400	200				600
- Projektmedarbejder aktørinddragelse, initiativ 3	1000	TMU	350	350	350	350		1.400
Serviceudgifter i alt			**6.200**	**9.600**	**7.100**	**7.100**	**2.000**	**32.000**

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 afsat midler til Klimasekretariatet af tre omgange. I Budget 2011 blev der afsat 3,0 mio. kr. årligt i en fireårig periode 2011-2014. I Budget 2015 blev der afsat 5,0 mio. kr. årligt i en fireårig periode. I Budget 2019 blev der ligeledes afsat 5,0 mio. kr. årligt i en fireårig periode for årene 2019-2022.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Budgetaftale 2011								
Budgetaftale 2015	5.000	5.000	5.000	5.000				
Budgetaftale 2019					5.000	5.000	5.000	5.000
Afsatte midler i alt	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**5.000**

Bilag

Bilag 1 – Medlemsforslag om en ambitiøs ny klimaplan 2035
Bilag 2– Indstilling om Medlemsforslag om en ny klimaplan 2035

KØBENHAVNS KOMMUNE BORGERREPRÆSENTATIONEN

DAGSORDEN

for mødet den 04.03.2021, kl. 17:30 i ---

Medlemsforslag om en ambitiøs ny klimaplan 2035 (2021-0059311) 2

Medlemsforslag om en ambitiøs ny klimaplan 2035 (2021-0059311)

Medlemsforslag

Det foreslås,

1. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af andre relevante forvaltninger og eksterne aktører at forberede en sag til politisk behandling om, hvordan vi implementerer en ny klimaplan for 2035 med udgangspunkt i følgende tre målsætninger 1) En halvering af CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035 2) En halvering af CO_2-udledninger fra offentlige indkøb i 2030 og 3) en fastholdelse og skærpelse af klimaneutraliteten i 2025 til klimapositiv med udfasning af biomasse i 2035. Indstillingen skal behandles i Borgerrepræsentationen senest i efteråret 2021.

(Stillet af Enhedslisten, Radikale Venstre, SF, Alternativet og Dansk Folkeparti)

Motivering

Det er fuldkommen afgørende at få reduceret verdens CO2-udledninger markant, hvis vi skal holde den globale opvarmning under 1,5 grader. Og det skal vi, hvis ikke der skal ske uoprettelige biologiske og klimatiske ændringer (IPCC; 2018).

Med 2025-klimaplanen har København startet en god udvikling, men vi er langt fra i mål med at tage ansvar for den store CO2 påvirkning, vi har som kommune. Derfor foreslås det, at Borgerrepræsentationen allerede nu tager stilling til en ny klimaplan, der kan træde i kraft, når den nuværende klimaplan udløber i 2025, og som spiller ind i Doughnut-modellens helhedsforståelse.

Forslagsstillerne ønsker en ambitiøs klimaplan, der tager fat på de helt store CO_2-syndere. Det gælder ikke mindst den udledning, der er forbundet med københavnernes forbrug af f.eks. tøj, mad, elektronik og rejser. Københavnerne er her blandt dem, der udleder mest pr. borger på verdensplan.

Denne store kilde til CO_2-udledninger fra borgernes forbrug er slet ikke medregnet i den nuværende klimaplan, fordi selve udledningen ikke foregår i København. Som hovedstad i et land med meget klimabevidste borgere og som en rig og demokratisk velfungerende kommune, skal vi være forgangsby på klimaområdet og tage ansvar for de udledninger, vi reelt forårsager. Derfor foreslås det, at Borgerrepræsentationen i den nye klimaplan sætter et mål om at halvere CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug frem mod 2035. Det kan f.eks. ske via nudging, oplysningskampagner, partnerskaber med detailhandelen og omfattende borgerinddragelse. Det kræver, at kommunen udvikler en opgørelsesmetode, så vi kan monitorere københavnernes

forbrugsrelaterede CO_2-udledninger, hvilket også skal gøres i forbindelse med implementeringen af Doughnut-modellen.

Som det andet centrale mål foreslås det, at Borgerrepræsentationen forpligter sig på at halvere CO_2-udledningerne fra kommunens egne indkøb i 2030. Som Danmarks største kommune har det stor betydning, hvordan vi køber ind i regi af kommunen. Samtidig flugter det med FNs mål om at halvere udledningen fra offentligt forbrug i 2030.

Det foreslås som det tredje centrale mål, at kommunen fastholder sit CO2-neutralitetsmål efter 2025 og går skridtet videre imod at være klimapositiv med udfasning af biomasse inden 2035. Biomasse anses af klimaforskningen ikke længere som CO2-neutralt, og samtidig er det på ingen måde en skalerbar løsning. Senest har mere end 500 naturvidenskabelige forskere sendt en appel til USA's præsident Joe Biden og EU-formand Ursula von der Leyen, hvor de advarer om, at brug af biomasse er mere skadeligt end afbrænding af fossile brændstoffer som olie, kul og gas. Derfor skal vi i stedet satse på reelt bæredygtige og CO_2-neutrale energikilder som f.eks. geotermi, jordvarme, lagring, solceller, varmepumper samt bølge- og vindenergi og lignende. Samtidig skal vi udvikle og udnytte teknologier som CarbonCapture and Storage, Power to X, Direct Air Capture og lignende, der reelt vil kunne give et plus på klimaregnskabet. Slutteligt skal vi medregne CO2-optag fra begrønning.

Forslagsstillerne ønsker at oprette et ekspertråd til rådgivning af Borgerrepræsentation i forbindelse med implementeringen af den nye Klimaplan for 2035.

Det er tid til at tage klimaansvar ved at indrette vores opgørelser, målsætninger og samfund, så de fører os selv og vores kommende generationer i en tryg og holdbar retning.

En ny klimaplan 2035

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til det videre arbejde med en ny klimaplan 2035.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. At Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder videre med de foreslåede målsætninger, som pejlemærker for den kommende klimaplan, der fremlægges for Borgerrepræsentationen i ultimo 2023.
2. At bilag 2 indgår som et nyt kapitel fem i Tillæg til Roadmap 2021-2025 til KBH2025 Klimaplanen.
3. At der er med denne indstilling, er gjort op med medlemsforslaget stillet af Enhedslisten, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Alternativet og Dansk Folkeparti den 4. marts 2021.

Problemstilling

Borgerrepræsentationen pålagde den 4. marts 2021 Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af andre relevante forvaltninger og eksterne aktører at forberede en sag til politisk behandling om, hvordan København kan implementere en ny klimaplan for 2035 med udgangspunkt i følgende tre målsætninger 1) En halvering af CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035, 2) En halvering af CO_2-udledninger fra offentlige indkøb i 2030 og 3) en fastholdelse og skærpelse af klimaneutraliteten i 2025 til klimapositiv i 2035 med indregning af CO_2-udledninger forbundet med biomasse. Forslagsstillerne ønsker at oprette et ekspertråd til rådgivning af Borgerrepræsentationen i forbindelse med implementeringen af den nye klimaplan for 2035. Alle tre målsætninger rækker udover den nuværende klimaindsats i KBH2025 Klimaplanen, som Borgerrepræsentation godkendte den 23. august 2012.

Løsning

Drivhusgasudledningen for en kommune kan overordnet inddeles i tre grupper:

- Scope 1, der er kommunens fysiske CO_2-udledninger (fx fra biler, bygas eller optag i træer)
- Scope 2, der dækker indirekte udledninger fra forbruget af el og varme
- Scope 3, der dækker alle øvrige indirekte udledninger, fx fra forbrug af produkter, fødevarer eller fra luftfart.

I KBH2025 Klimaplanen arbejdes der med CO_2-udledninger i scope 1 og 2. Medlemsforslaget om en ny klimaplan frem mod 2035 indeholder scope 1, 2 og 3 CO_2-udledninger. Inddragelse af scope 3 øger kompleksiteten ift. opgørelsesmetoder, identificering og implementering af virkemidler samt behovet for borgerinddragelse betragteligt. På baggrund af en workshop på Københavns Kommunes klimakonferencen i 2020 og en række efterfølgende møder med eksperter, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen derfor, at der er behov for et omfattende analysearbejde om CO_2-udledninger fra de forskellige sektorer, fx fødevarer, byggeri, tekstiler, samt en vurdering af reduktionspotentialerne for de tre målsætninger, før en fagligt funderet ny klimaplan kan udarbejdes.

Arbejdet med de tre målsætninger, og særligt de forbrugsbaserede CO_2-udledninger, har direkte betydning for borgernes hverdagsliv og adfærd. Det er derfor vigtigt at inddrage borgerne tidligt i udviklingsfasen. Ligeledes kræver det en omfattende inddragelsesproces med virksomheder, eksperter og relevante forvaltninger, som skal sikre realiseringen af den kommende klimaplan. Teknik- og Miljøforvaltningen skal

derfor samarbejde med partnere som fx Dansk Industri, COOP, CONCITO, Aalborg Universitet, C40 og Europa Kommissionen, som kan bidrage med at udvikle nye metodikker og analyser. Det vil kræve tid og ressourcer at udføre disse processer frem mod 2023.

Planen hænger tæt sammen med Københavns Kommunes andre nuværende dagsordener. Det gælder fx *Cirkulær København, Mad- og Måltidsstrategien, Doughnut-modellen* og *Indkøbspolitik 2019-2022*, og vil være med til at danne fælles reference for det bæredygtige liv fremadrettet.

Arbejdet frem mod en ny klimaplan for 2035 kan skitseres i en tredelt proces for de tre målsætninger:

1. En baseline analyse af Københavns CO_2-udledninger for de tre målsætninger på sektorniveau. Det vil kræve en ekstra indsats for de forbrugsbaserede CO_2-udledninger, hvor analysen skal gøre det muligt at identificere de vigtigste kilder til CO_2-udledninger fra det samlede forbrug i København. Analysen skal også vurdere mulighederne for en tilbagevendende rapportering af de tre målsætninger baseret på tilgængelige datakilder og nyeste, pålidelige modeller.
2. En inddragelsesproces med borgere, virksomheder, eksperter, internationale byer og relevante forvaltninger for at udvikle visioner og virkemidler. Teknik- og Miljøforvaltningen vil inddrage københavnerne i udarbejdelsen af den fremtidige klimaplan og give ejerskab og ansvar til borgerne. Der etableres flere fagspecifikke partnerskaber inspireret af regeringens klimapartnerskaber.
3. En scenarieanalyse af de enkelte målsætninger, der vurderes med mulige reduktionspotentialer og realistiske delmål. De forslåede målsætninger fra medlemsforslaget bruges som pejlemærker. Scenarieanalysen udvikles i samarbejde med de etablerede klimapartnerskaber og borgere. I starten af 2023 præsenteres scenarierne for Borgerrepræsentationen.

På baggrund af den overstående analyseproces samles de tre målsætninger i en fremtidig klimaplan 2035, der fremlægges i efteråret 2023. De tre målsætninger er underlagt samme analyseproces og bidrager alle til den samlede klimaplan. Selvom analyseprocessen for de tre målsætninger er den samme, indeholder de hver deres særpræg. Nedenfor er der listet en række opmærksomhedspunkter for de enkelte målsætninger:

<u>Målsætning 1: En halvering af CO_2-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035</u>
Der skal blandt andet udvikles en grundig kortlægning af Københavns forbrugsbaserede CO_2-udledninger. Det er yderst komplekst at opgøre CO_2-udledningerne i scope 3 og der findes flere forskellige metodikker. De enkelte produkters CO_2-udledning skal kortlægges i forhold til energiforbrug, transport og produktion igennem deres livscyklus og sammenkobles med økonomiske data. Eksisterende tal fra eksperter varierer, fx har CONCITO opgjort danskernes gennemsnitlige forbrug til 17 tons CO_2 årligt (2014) og Energistyrelsen har opgjort den til 11 tons CO_2 årligt (2021). Der findes endnu ikke kvalificerede data på kommunalniveau.

<u>Målsætning 2: En halvering af CO_2-udledninger fra offentlige indkøb i 2030</u>
Ligesom med målsætning 1 så eksisterer der i dag ikke en samlet kortlægning af CO_2-udledningen fra indkøb i Københavns Kommune. Der skal udarbejdes en metode til at vurdere baseline, reduktionspotentialet og rettesnor for igangsættelse af de mest omkostningseffektive initiativer med størst klimaeffekt. Disse initiativer vil vise Københavns Kommune vejen mod en halvering af CO_2-udledninger fra offentlige indkøb i 2030, hvilket vil bidrage til den samlede målsætning for klimaplan 2035.

<u>Målsætning 3: Klimapositiv med indregning af CO_2-udledninger forbundet med biomasse</u>
En målsætning om klimapositivitet med en længere tidshorisont giver mulighed for at arbejde med en mere strategisk energiplanlægning, der optegner mulige fremtider for energi- og transportsystemet under hensyn til

teknologi- og systemudvikling. Målsætningen om klimapositivitet betyder, at der i København fjernes mere CO_2 end der udledes. Det vil kræve væsentlige reduktioner i de tilbageværende udledninger i København at opnå klimapositivitet, samt brugen af virkemidler, der fjerner CO_2 fx Carbon Capture, skovrejsning og lignende. Dette gør sig især gældende, hvis målet skal kombineres med en udfasning af biomasse til energiformål. En række scenarieanalyser kan belyse forskellige udviklingsmuligheder med klimapositivitet som pejlemærke, hvor der også kan foreslås delmål i 2030 som trædesten på vejen. Forvaltningerne foreslår herudover, at der inddrages scenarier om udvikling af fjernvarmesystem, herunder hvordan brugen af træbasseret biomasse kan reduceres, jf. indstilling om 'Mulighederne for at udfase træbaseret biomasse', der behandles sideløbende.

Roadmap 2021-2025 indeholder beskrivelser af proces og indhold for en ny klimaplan for perioden efter 2025. Der er behov for at revidere denne beskrivelse på baggrund af behandlingen af forvaltningens svar på medlemsforslaget om en ny ambitiøs klimaplan for 2035. Derfor fremlægger forvaltningen *Bilag 2 – Kapitel fem: Klimaindsatsen efter* 2025, der vil indgå som kapitel fem i Tillæg til Roadmap 2021-2025På baggrund af medlemsforslaget nedsættes et ekspertråd ultimo 2023, som kan rådgive Borgerrepræsentationen i forbindelse med implementeringen af den nye klimaplan for 2035. Teknik- og Miljøforvaltningen kommer med et forslag til sammensætning, som repræsenterer de tre målsætninger og forskellige sektorer af samfundet.

Økonomi

Der er behov for at tilføre yderligere økonomi, der skal bruges til at finansiere konsulenter, som skal udvikle kortlægningen af de tre målsætninger og en metode til at følge op på dem. Desuden skal der afsættes økonomi til at udføre en omfattende inddragelsesproces med borgere, virksomheder og eksperter, samt ressourcer til projektledelse.

Indstillingen har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune. Finansiering af det fremtidige arbejde med en ny klimaplan for 2035 skal tildeles i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Videre proces

Når Borgerrepræsentationen har godkendt indstillingen, arbejdes der videre med en ny klimaplan for 2035 og Teknik- og Miljøforvaltningen vil påbegynde samarbejdet med øvrige relevante forvaltninger, borgere og eksterne eksperter for at specificere arbejdet frem mod 2023.

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder et budgetnotat til forhandlingerne om Budget 2022 vedrørende en analyse på en ny klimaplan 2035.

I løbet af anden halvdel af 2022 vil Teknik- og Miljøforvaltningen præsentere Teknik- og Miljøudvalget for de foreløbige resultater fra analysearbejdet til drøftelse om mulige temaer i Københavns fremtidige klimaplan.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil fremlægge en foreløbig scenarieanalyse til videre politisk drøftelse i starten af 2023. Herefter vil Teknik- og Miljøforvaltningen begynde at udforme forslaget til en ny klimaplan 2035.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil senest i 2023 forelægge Borgerrepræsentationen en samlet ny klimaplan 2035 for de tre målsætninger.

Søren Wille

/ Karsten Biering Nielsen

Bilagsliste

Bilag 1 – Oversigt over politisk behandling

Bilag 2 – Kapitel fem: Klimaindsatsen efter 2025

TM282 Hensigtserklæring: Stormflodssikring af København

Baggrund

Dette budgetnotat indeholder et forslag til en hensigtserklæring vedr. stormflodssikring af København.

COWI har fastslået i rapporten *Opdateret overslag for sikring af København mod stormflod" (april 2017)*, at København bør sikres så hurtigt som muligt mod stormflod fra syd. Desuden har Kystdirektoratet i 2021 peget på, at bl.a. strækningen fra Køge til København og den sydlige del af Amager er særligt oversvømmelsestruet. En stormflod i dag kan medføre et samfundsøkonomisk tab på 28 mia. kr.

Der blev i Budget 2020 afsat 0,9 mio. kr. til et modningsprojekt om stormflodssikring fra syd. Modningsprojektet blev afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget 16. november 2020. Staten er ved at udarbejde en national klimatilpasningsplan. I planen indgår et fokus på at lave en model for en ydre, sammenhængende stormflodssikring af København. Statens model ventes klar inden for det næste halve års tid, såfremt klimatilpasningsplanen forhandles på plads i starten af 2022. Københavns Kommune skal derfor stå klar til at deltage i en konkretisering af en stormflodssikring. Statens planer forventes også at omhandle en sikring mod nord for at sikre helheden i stormflodsikringen, da det tyder på, at store sydlige stormfloder også kan presse havvand ind fra nord.

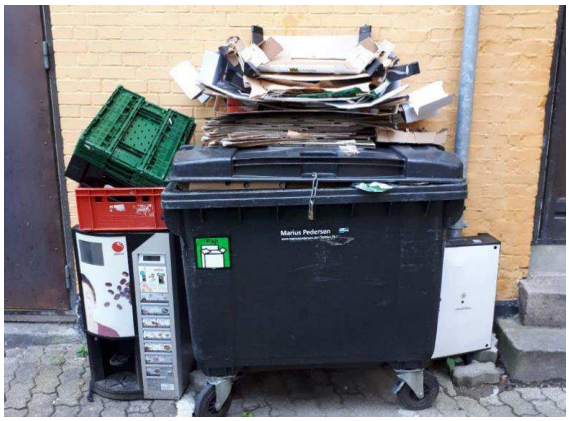
En udviklingsfase vil tage udgangspunkt i foreliggende analyser, en statslig model for en stormflodssikring og med inddragelse af andre kommuner, infrastrukturselskaber, borgere og virksomheder. Det er muligt, at staten vil påtage sig en koordinerende rolle, fx med en anlægslov og anlægsbyggeriet, dog ikke finansieringen på vegne af kommuner og infrastrukturselskaber.

Indhold

Forslag til hensigtserklæring:

"***Stormflodssikring af København***
Parterne er enige om, at en kommende stormflodsikring skal sikre sammenhæng til forventede statslige initiativer under Regeringens arbejde med en Klimatilpasningsplan for Danmark og en model for en ydre stormflodssikring af København. Parterne er indstillet på at afsætte finansiering til den videre planlægning og konkretisering af stormflodssikring af København og hovedstadsområdet ved kommende budgetforhandlinger eller i forbindelse med overførselssagen."

TM21 Øget genanvendelse af erhvervsaffald



Baggrund

Borgerrepræsentationen godkendte den 13. december 2018 *Cirkulær København – Ressource- og Affaldsplan* 2024 med en målsætning om, at 70 % af erhvervsaffaldet skal genanvendes, og at øget genanvendelse skal bidrage til en CO_2-reduktion på knap 10.000 tons ud af det samlede reduktionsmål på 59.000 tons CO_2 for ressource- og affaldsområdet i *KBH2025 Klimaplanen*. For at nå disse mål, er der i Cirkulær København foreslået tre erhvervsrettede indsatser, som forudsætter finansiering:

- Øget genanvendelse af erhvervsaffald.
- Bedre løsninger for erhvervsaffald i blandet boliger og erhverv.
- Renere genanvendelse af ressourcerne i bygge- og anlægsaffald.

Indhold

Der er et stort potentiale for at øge virksomhedernes kildesortering af affald, så de mange tons plastik, pap, madaffald mm. ikke bliver sendt til forbrænding. Selvom virksomhederne ifølge affaldsbekendtgørelsen er forpligtede til at kildesortere deres affald, ender omkring halvdelen af byens erhvervsaffald fra kontorer og butikker i affaldsforbrændingsanlæggene.

Der har tidligere været gode resultater med opsøgende dialog og mange virksomheder har været positive over for hjælpen fra kommunen. I nogle tilfælde har en ændret affaldshåndtering givet virksomhederne driftsbesparelser.

Der foregår i dag ingen opsøgende dialog, og der bliver ikke stillet krav til disse virksomheder om øget sortering af affald, medmindre der er en klagesag eller anden specifik henvendelse. Mange virksomheder kender endvidere ikke de lovbundne krav til affaldssortering, og har hverken tid eller mulighed for at indgå nye aftaler med affaldsindsamlerne. Tidligere havde forvaltningen hjemmel til at finansiere denne type service via affaldsgebyret, men i dag er der kun ressourcer til at håndtere klagesager og henvendelser omkring erhvervsaffald, og derfor tager kommunen ikke en opsøgende dialog med de københavnske virksomheder. Med regeringens Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi (juni 2020) gøres det klart, at denne type virksomheder skal affaldssortere i samme 10 fraktioner som husholdningerne.

Det vil medføre betydelige meromkostninger, hvis der ikke prioriteres midler til at øge genanvendelsen af erhvervsaffald og heraf den afledte CO_2-reduktion, hvis målsætningerne i Cirkulær København – Ressource- og Affaldsplan 2024 skal opnås. Herudover vil CO_2-reduktionen skulle findes et andet sted for at opnå målet om CO_2-neutralitet i 2025. Hvis der alternativt igangsættes en mindre omfattende indsats nu, vil

det reducere de forventede fremtidige meromkostninger til nye afbødende aktiviteter for at opfylde målsætningerne. Forventningen er, at Teknik- og Miljøforvaltningen bliver nød til at bruge mere tid hos den enkelte virksomhed, for at presse en ændret ressource- og affaldshåndtering igennem.

Cirkulær København indeholder tre indsatser, der vil understøtte de københavnske virksomheder i øget genanvendelse og affaldsforebyggelse, og derigennem understøtte omstillingen til en cirkulær økonomi:

- **Øget genanvendelse af erhvervsaffald**
  Opsøgende dialog og vejledning til københavnske virksomheder om genanvendelse og affaldshåndtering. Indsatsen omfatter vedholdende virksomhedsbesøg, forslag til affaldsløsninger, opfølgning, dialog med renovatører, affaldsselskaber og brancheforeninger, kvalitetssikring af erhvervsaffaldsdata, forsøg med indsamling af udvalgte affaldsfraktioner samt udarbejdelse af kommunikationsmaterialer. Erfaringerne herfra har vist, at det er en meget effektiv måde at øge virksomhedernes genanvendelse på.

- **Bedre løsninger for erhvervsaffald i blandet boliger og erhverv**
  Optimering af affaldsordningerne og affaldssorteringen i gårde, hvor både beboere og virksomheder kildesorterer affald. Målet er, gennem dialog og kommunikation med beboerne og virksomhederne om regler og pligter, at øge genanvendelsen og reducere antallet af henvendelser til kommunen vedrørende uklarhed omkring sortering og benyttelse af diverse beholdere.

- **Renere genanvendelse af ressourcerne i bygge- og anlægsaffald**
  Indsatsen vil have fokus på at fjerne problematiske stoffer fra bygninger, så flere byggematerialer og mere byggeaffald kan blive genanvendt og genbrugt. Det gøres gennem en kortlægning og analyse af ressourcestrømmene i byggeaffald. Indsatsen understøtter Teknik- og Miljøforvaltningens særlige miljøkrav i egne og støttede bygge- og anlægsprojekter. Det gælder både i forhold til de eksisterende miljøkrav samt forventede fremtidige krav om en DGNB-certificering, som er en bæredygtighedscertificering af bygninger. Indsatsen er desuden koordineret med EU-projektet CIRCuIT om cirkulært byggeri, hvor Københavns Kommune deltager.

Dette budgetnotat indeholder tre scenarier. Alle scenarier tager udgangspunkt i, at den samlede erhvervsaffaldsmængde er stabil omkring knap 190.000 tons pr. år i årene frem mod 2024. Scenarie 1 indeholder alle aktiviteter, der er beskrevet i Cirkulær København, men disse er komprimeret på 3 år frem for de oprindelige 6 år. Scenarie 2 og 3 er alternativer, hvor en del af indsatsen *Øget genanvendelse af erhvervsaffald* gennemføres med færre årsværk og deraf lavere effekt i forhold til målopfyldelsen.

Scenarierne er gensidigt udelukkende.

Scenarie 1. 70 % genanvendelse 2022-2024 (35 mio. kr. i service – 10.000 tons CO_2-reduktion jf. Klimaplan 2025)
I dette scenarie bliver de tre erhvervsrettede indsatser gennemført i det omfang, som er angivet i *Cirkulær København*. Det vil sige med de samme ressourcer som i ressource- og affaldsplanen, men fordelt over tre år (2022-24) i stedet for over planens seks år (2019-2024).

Aktiviteterne forventes at flytte ca. 26.000 tons erhvervsaffald fra primært forbrænding til genanvendelse, så der i alt genanvendes ca. 131.000 tons, hvormed planens målsætning om 70 % genanvendelse af det lette erhvervsaffald opfyldes. Desuden forventes

genanvendelsen af byggeaffald øget med ca. 500 tons. De tre indsatser bidrager med en direkte CO_2-reduktion på knap 10.000 tons.

Omkostningerne i scenarie 1 kan reduceres med 5,0 mio. kr. ved at fjerne aktiviteterne omkring bygge- og anlægsaffald, uden det påvirker målsætningerne for genanvendelse af let erhvervsaffald og CO_2-reduktion. Det betyder dog, at de planlagte aktiviteter omkring cirkulært byggeri ikke bliver gennemført.

Scenarie 2. 63 % genanvendelse 2022-2023 (15 mio. kr. i service – 4.300 tons CO_2-reduktion)
I dette scenarie gennemføres udelukkende indsatsen *Øget genanvendelse af erhvervsaffald,* dog med en lavere intensitet end i scenarie 1. Indsatsen vil i dette scenarie have større fokus på myndighedsudøvelse frem for dialog i kontakten med virksomhederne i et forsøg på at opnå større effekt. Scenariet dækker perioden 2022-2023, og på baggrund af erfaringerne med øget myndighedsudøvelse frem for dialog er der mulighed for, at der til Budget 2024 foreslås yderligere aktiviteter, som kan bringe København tættere på målsætningerne i Cirkulær København.

Indsatserne *Bedre løsninger for erhvervsaffald i blandet bolig og erhverv* og *Renere genanvendelse af ressourcerne i bygge- og anlægsaffald* gennemføres ikke med dette scenarie.

I dette scenarie vil det være muligt at flytte ca. 13.400 tons affald fra forbrænding til genanvendelse, hvormed genanvendelsesprocenten bliver 63 %, ca. 118.600 tons. Aktiviteterne bidrager herved med en direkte CO_2-reduktion på 4.300 tons.

Scenarie 3. 59 % genanvendelse 2022-2023 (6,6 mio. kr. i service – 1.900 tons CO_2-reduktion)
Dette scenarie er en skalering af scenarie 2, hvor aktiviteterne i indsatsen *Øget genanvendelse af erhvervsaffald* er halveret. Scenariet dækker perioden 2022-2023.

Indsatserne *Bedre løsninger for erhvervsaffald i blandet bolig og erhverv* og *Renere genanvendelse af ressourcerne i bygge- og anlægsaffald* gennemføres ikke med dette scenarie.

I dette scenarie vil det være muligt at flytte ca. 5.900 tons affald fra forbrænding til genanvendelse, hvormed genanvendelsesprocenten bliver 59 %, ca. 111.000 tons. Aktiviteterne bidrager herved med en direkte CO_2-reduktion på ca. 1.900 tons.

Aktiviteterne i Scenarie 2 og 3 kan skaleres, hvis der er et politisk ønske herfor. Forventningen er, at der er en proportionel sammenhæng mellem økonomi og effekt (CO_2-reduktion og øget genanvendelse).

Overordnede målsætninger og effekter
Scenarierne understøtter målsætningen i *Cirkulær København* om at øge genanvendelsen af det lette erhvervsaffald. Den øgede genanvendelse ved scenarie 1 vil samtidig bidrage til at nå det samlede reduktionsmål for ressource- og affaldsområdet i *KBH 2025 Klimaplanen*. Scenarie 2 vil ikke sikre opfyldelse af målsætningen om 70 % genanvendelse af det lette erhvervsaffald, men forventes at opnå 62 % genanvendelse. Scenarie 3 forventes at opnå 59 % genanvendelse af det lette erhvervsaffald.

Scenarie 1 forventes ved fuld implementering at bidrage med en direkte CO_2-reduktion på knap 10.000 tons i 2025. Scenarie 2 vil bidrage med en reduktion på ca. 3.800 tons CO_2, og scenarie 3 vil bidrage med en reduktion på ca. 1.900 tons CO_2.

Scenarie 1 er indregnet i Roadmap 2021-2025 til KBH2025 Klimaplanen, og er forudsat implementeret i beregningen af mankoen. Den direkte CO_2-reduktion fra initiativer er ikke identisk med effekten i klimaplanen, men ved en mindre implementering (scenarie 2 og 3) eller ved manglende implementering, må det forventes, at mankoen i klimaplanen stiger.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på 12,3 mio. kr. i 2022, 12,4 mio. kr. i 2023 og 10,4 mio. kr. i 2024. Indsatsen forventes, uanset scenarie, ibrugtaget i januar 2022.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
70% genanvendelse i 2022 - 2024						
Øget genanvendelse af erhvervsaffald	Service	9.000	10.000	9.000		28.000
Bedre løsninger for erhvervsaffald i blandet boliger og erhverv	Service	1.300	350	350		2.000
Renere genanvendelse af ressourcer i bygge- og anlægsaffald	Service	2.000	2.000	1.000		5.000
Udgifter i alt		**12.300**	**12.350**	**10.350**		**35.000**

Scenarie 2 har estimerede serviceudgifter på 7,5 mio. kr. årligt i 2022 og 2023.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
63% genanvendelse i 2022 - 2023						
Øget genanvendelse af erhvervsaffald	Service	7.500	7.500			15.000
Udgifter i alt		**7.500**	**7.500**			**15.000**

Scenarie 3 har estimerede serviceudgifter på 3,3 mio. kr. årligt i 2022 og 2023.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
59% genanvendelse i 2022 - 2023						
Øget genanvendelse af erhvervsaffald	Service	3.300	3.300			6.600
Udgifter i alt		**3.300**	**3.300**			**6.600**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at scenarierne vurderes at være ukomplicerede, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 4. Samlede udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter						
Øget genanvendelse af erhvervsaffald	1000	9.000	10.000	9.000		28.000
Bedre løsninger for erhvervsaffald i blandet boliger og erhverv	1000	1.300	350	350		2.000
Renere genanvendelse af ressourcer i bygge- og anlægsaffald	1000	2.000	2.000	1.000		5.000
Serviceudgifter i alt		**12.300**	**12.350**	**10.350**		**35.000**

Tabel 5. Samlede udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter						
Øget genanvendelse af erhvervsaffald	1000	7.500	7.500			15.000
Serviceudgifter i alt		**7.500**	**7.500**			**15.000**

Tabel 6. Samlede udgifter på alle styringsområder, scenarie 3

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter						
Øget genanvendelse af erhvervsaffald	1000	3.300	3.300			6.600
Serviceudgifter i alt		**3.300**	**3.300**			**6.600**

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 de tre beskrevne indsatser rettet mod øget genanvendelse af erhvervsaffald.

Henvisninger

Indstilling om endelig vedtagelse af *Cirkulær København - Ressource- og Affaldsplan 2024*, Borgerrepræsentationen den 13. december 2018:
https://www.kk.dk/node/14148/13122018/edoc-agenda/2ac3736d-064a-46e9-8ae9-1eb8b4305a46/26e478eb-b387-4d7e-9616-abc8c080919b

TM25b Skolevejsprojekter, flere bydele

Baggrund

Oplevelsen af trygge og sikre skoleveje er et område, som har stor bevågenhed fra skoler og forældre og kan være med til at afgøre, om børn cykler, går, eller bliver kørt i bil til og fra skole. Ved mange skoler giver forældre der afleverer deres børn i bil, problemer for cyklister og fodgængere ved skolen, hvilket kan give en negativ udvikling, da det kan medføre at andre ikke selv får lov til at cykle eller gå til skole.

Indhold

Dette budgetnotat omfatter en række skolevejsprojekter. Tiltagene i initiativ 1 og 2 tager udgangspunkt i resultater af foranalyser, der tidligere er afsat midler til. Initiativ 3 sammenfatter yderligere en lang række større og mindre tiltag identificeret på baggrund af den bydækkende tryghedskortlægning af børns vej til skole og fritid, samt gennem Teknik- og Miljøforvaltningens løbende dialog med skoler, forældre og lokaludvalg. De pågældende tiltag er specificeret nærmere i bilag 3.

Initiativ 1. Langelinieskolen – Forbindelse ved Langeliniebroen (5,1 mio. kr. i anlæg)
Der blev med Budget 2018 afsat midler til en foranalyse af mulighederne for at forbedre adgangen til Langeliniebroen fra Gittervej for at forbedre vejen for Langelinieskolens elever, der bor i den sydlige del af Nordhavnen.

Foranalysen er nu afsluttet og med dette initiativ etableres en cykelforbindelse fra Gittervej op til Langeliniebroen (bilag 1). Den nye stiforbindelse gennemskærer den træbeplantede skrænt på en måde, der respekterer fredningerne i området og erstatter en stejl trappe på stedet samt flere trampestier gennem beplantningen.

Det er i forbindelse med analysen tilstræbt at finde den bedst mulige balance mellem at skabe en sti, der forbinder Langelinjebroen med krydset ved Indiakaj på en måde, så den naturligt vil blive benyttet, og samtidig tager højde for en så nænsom gennemskæring som muligt af de eksisterende forhold på stedet. I forbindelse med anlæg af stiforbindelsen er det nødvendigt at fælde ca. 10 træer, der dog kun udgør en lille del af den samlede beplantning langs skrænten.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
Hele skrænten er træbeplantet.	10	0	Langt hovedparten bavares.

Initiativ 1 har ikke konsekvenser for cykel- eller bilparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 2. kvartal 2023 indstilling om frigivelse af de ikke-stjernemarkerede anlægsmidler.

Initiativ 2. Rødkilde Skole - Ankomstområde (7,9 mio. kr. i anlæg)
Der blev i Budget 2017 afsat midler til en foranalyse af forholdene ved adgangen til Rødkilde skole på Godthåbsvej. Foranalysen er nu afsluttet og med dette initiativ ændres adgangsforholdene til skolen (bilag 2).

Initiativet indeholder:
- Pladsdannelse mellem skolens hovedindgang og Bellahøjvej.
- Etablering af dobbeltrettet cykelsti på den vestlige side af parkeringsområdet mellem Godthåbsvej og Bellahøjvej.
- Etablering af signalanlæg for cyklister og gående over Godthåbsvej.

I forbindelse med etableringen af dobbeltrettet cykelsti er det nødvendigt at fælde 2-8 træer. Der vil blive plantet samme antal nye træer, hvor det er muligt.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
13	2-8	2-8	13

Det vil også være nødvendigt at nedlægge fem parkeringspladser i forbindelse med anlæg af den dobbeltrettede cykelsti. Der vil blive etableret erstatnings-parkeringspladser i nærheden samt tolv nye "kys og kør"-pladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
35	Udenfor	Ukendt	5	5 + 12 kys og kør

Initiativ 2 har ikke konsekvenser for antallet af cykelparkeringspladser.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 2. kvartal 2023 indstilling om frigivelse af de ikke-stjernemarkerede anlægsmidler.

Initiativ 3. Pulje til diverse skolevejsprojekter. (61,1 mio. kr. i anlæg) (skalerbart)
Dette initiativ forbedrer skolevejsforholdene ved mere end 20 skoler. Enkelte initiativer er der tidligere udarbejdet foranalyser på, mens andre er mindre initiativer, der er

identificeret gennem dialog med skoler, forældre og lokaludvalg, samt gennem den bydækkende tryghedskortlægning, som der i Budget 2020 blev afsat midler til.

Af bilag 3 fremgår en oversigt over identificerede skolevejsprojekter med overslag på omkostninger. Initiativet er skalerbart og vil blive udmøntet endeligt efter forhandlingerne om Budget 2022 på baggrund af puljestørrelse, og evt. prioriterede skolevejsprojekter.

I forbindelse med udmøntningen vil evt. konsekvenser for træer, cykel- og bil-parkeringspladser blive kortlagt. Forvaltningen vil vende tilbage til Teknik- og Miljøudvalget med henblik på politisk drøftelse af de projekter, hvor der nedlægges parkeringspladser og fældes træer.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativerne medvirker til at skabe sikre og trygge skoleveje ved skolen, og forventes desuden at få flere børn til at cykle eller gå frem for at blive kørt i bil.

Økonomi
Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 74,2 mio. kr. i perioden 2022-2027. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2024 og 1,1 mio. kr. årligt i 2025 og frem. Initiativ 1 og 2 forventes ibrugtaget i oktober 2024. initiativ 3 forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2022 til oktober 2027. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2021 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**I alt**
Initiativ 1. Langelinieskolen: Forbindelse til Langeliniebroen								
- Anlæg	Anlæg	407	368	4.360				5.135
- Afledt drift og vedligehold	Service			10	25	25	25	85
Initiativ 1 i alt		**407**	**368**	**4.370**	**25**	**25**	**25**	**5.220**
Initiativ 2. Rødkilde Skole: Ankomstområde								
- Anlæg	Anlæg	430	379	7.131				7.940
- Afledt drift og vedligehold	Service				88	88	88	264
Initiativ 2 i alt		**430**	**379**	**7.131**	**88**	**88**	**88**	**8.204**
Initiativ 3. Pulje til diverse skolevejsprojekter.								
- Anlæg	Anlæg	12.260	38.850	11.321	170	452	622	61.085
- Afledt drift og vedligehold	Service			1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Initiativ 3 i alt		**12.260**	**36.147**	**12.321**	**1.170**	**1.452**	**1.622**	**65.085**
Udgifter i alt		**13.097**	**36.894**	**23.822**	**1.283**	**1.565**	**1.735**	**78.509**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering for initiativ 1 er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, hvorfor der afsættes 12 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Projektet er komplekst anlægsteknisk pga. indgrebet i voldanlægget. Projektet vil kræve dispensation fra en række fredningsforhold og vil omfatte en udvidet

interessenthåndtering, da projektområdet ikke er ejet af Københavns Kommune. Disse forhold kan have væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici.
For initiativ 2 er den overordnede risikovurdering, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, hvorfor der afsættes 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.
For initiativ 3 er den overordnede risikovurdering, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, hvorfor der afsættes 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	360	325	105				790	685*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000			3.750				3.750	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	47	43	505				595	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000	380	335	95				810	715*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000			6.210				6.210	
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	50	44	826				920	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	2000	7.230	3.390	750	150	150		11.670	11.670*
- Udførsel (ekstern), initiativ 3	2000	3.610	28.580	9.260		250	550	42.250	38.900*
Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000	1.420	4.177	1.311	20	52	72	7.165	*
Anlægsudgifter i alt		**13.097**	**36.894**	**22.812**	**170**	**452**	**622**	**74.160**	*****
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000			10	25	25	25	85	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	1000				88	88	88	264	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 3	1000			1.000	1.000	1.000	1000	4.000	
Afledte serviceudgifter i alt				**1.010**	**1.113**	**1.113**	**1.113**	**4.349**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende	X

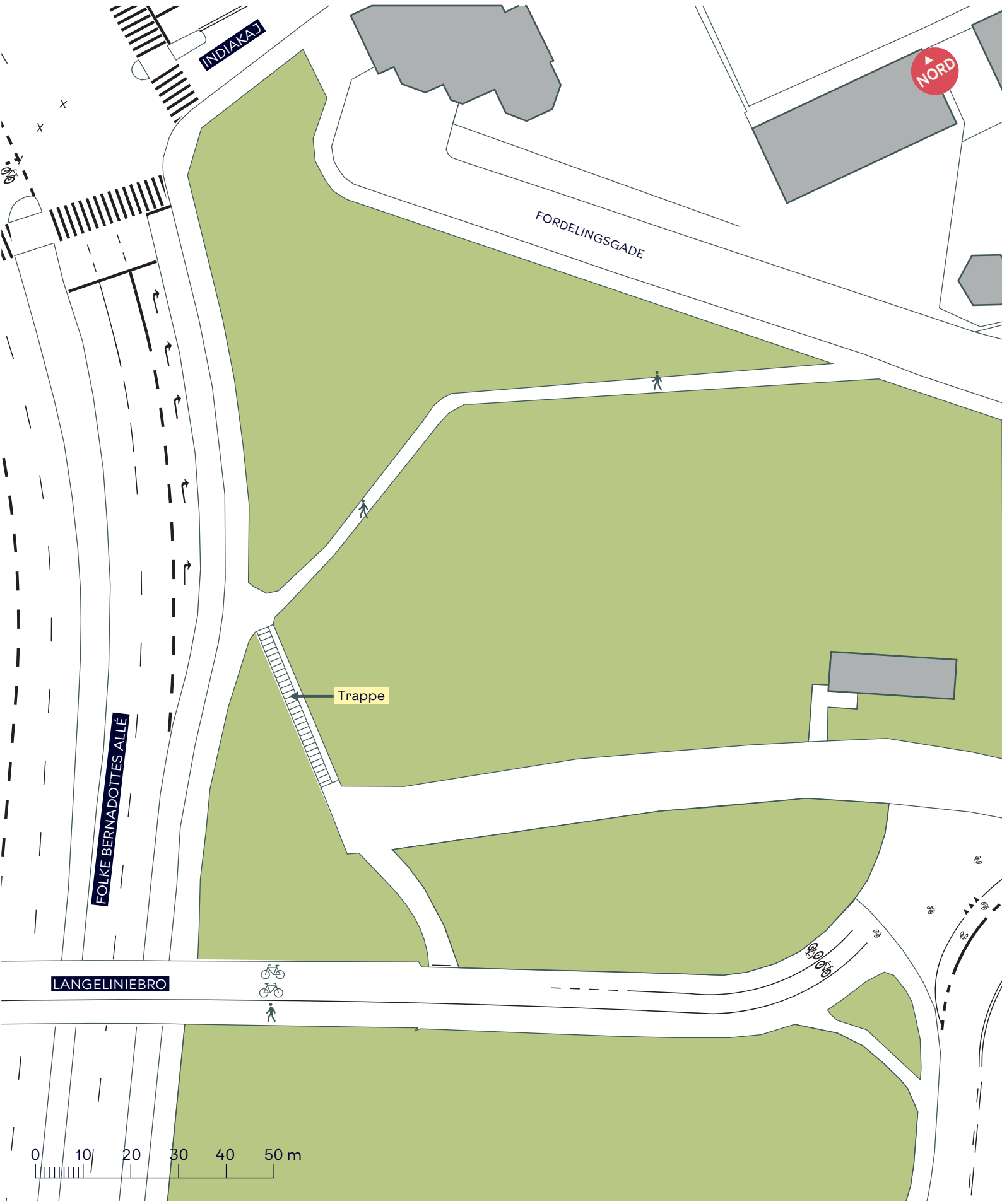
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	

Høring

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

Bilag

Bilag 1: Projektforslag Langelinjeskolen
Bilag 2: Projektforslag Rødkilde Skole
Bilag 3: Skolevejsprojekter - oversigt



Anlægsområde

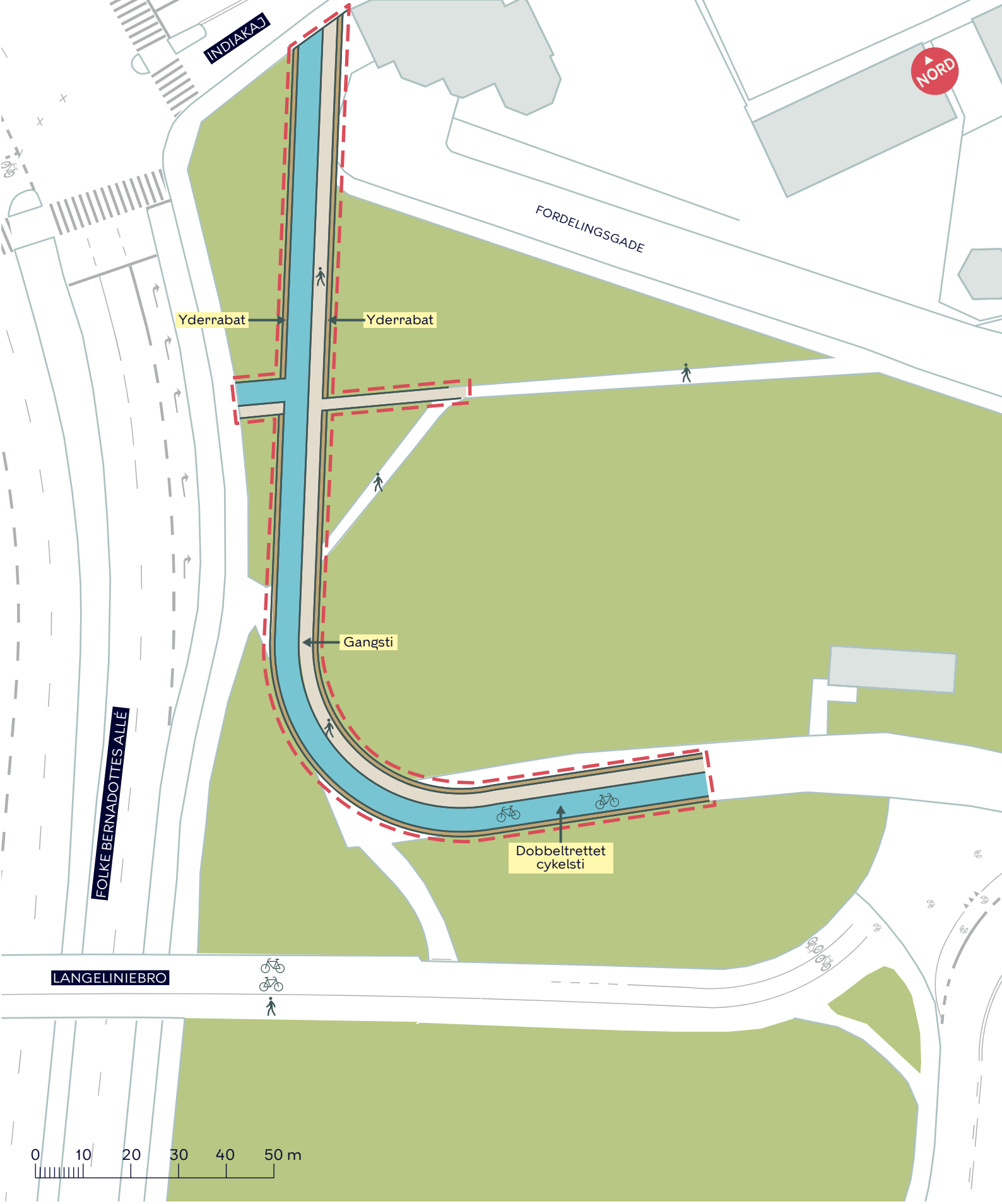
SIKRE SKOLEVEJE 2021

Langelinjeskolen

Eksisterende forhold

BILAG 2A

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

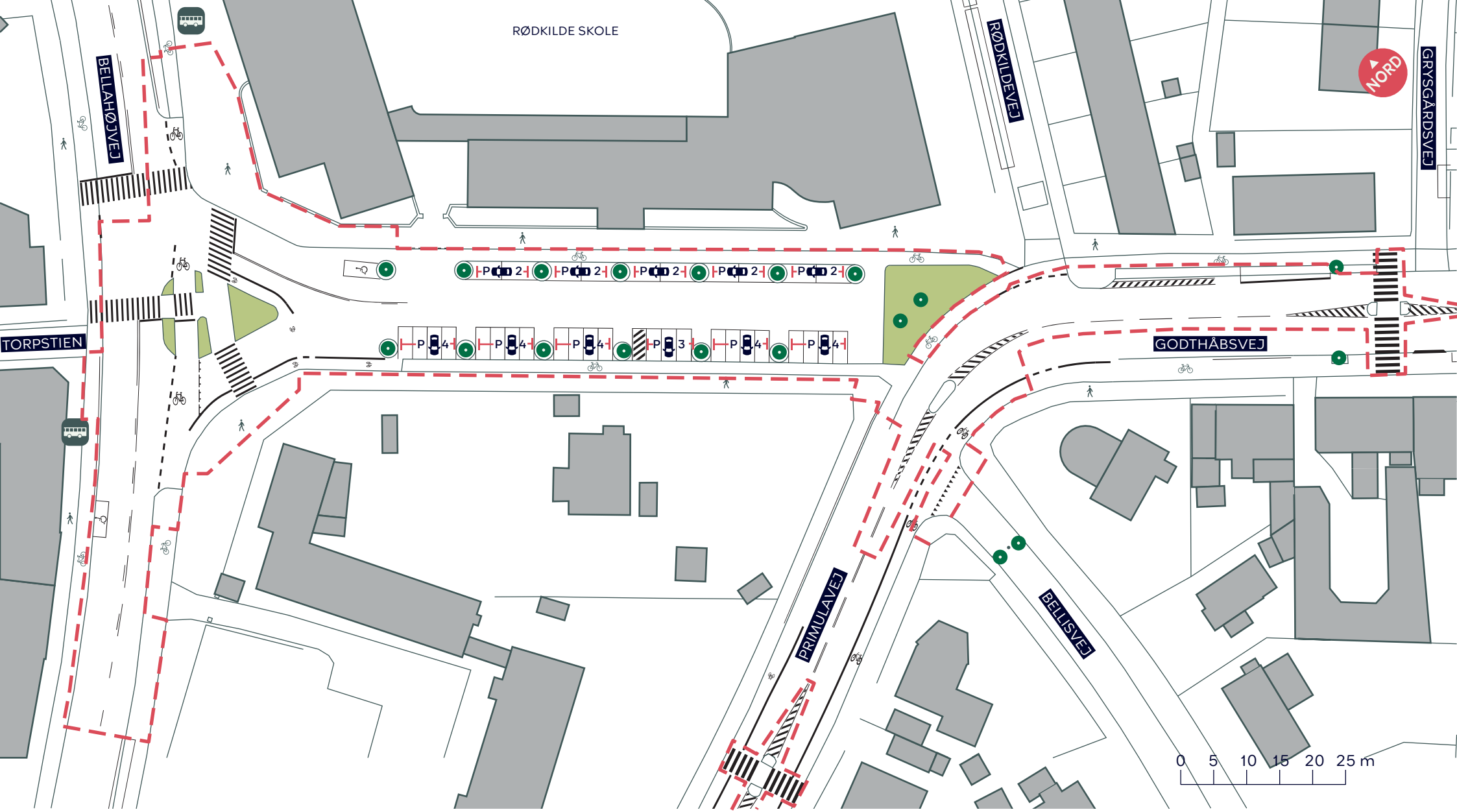
SIKRE SKOLEVEJE 2021

Langelinjeskolen

Projektforslag

BILAG 3A

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Eksisterende træ

Busstoppested

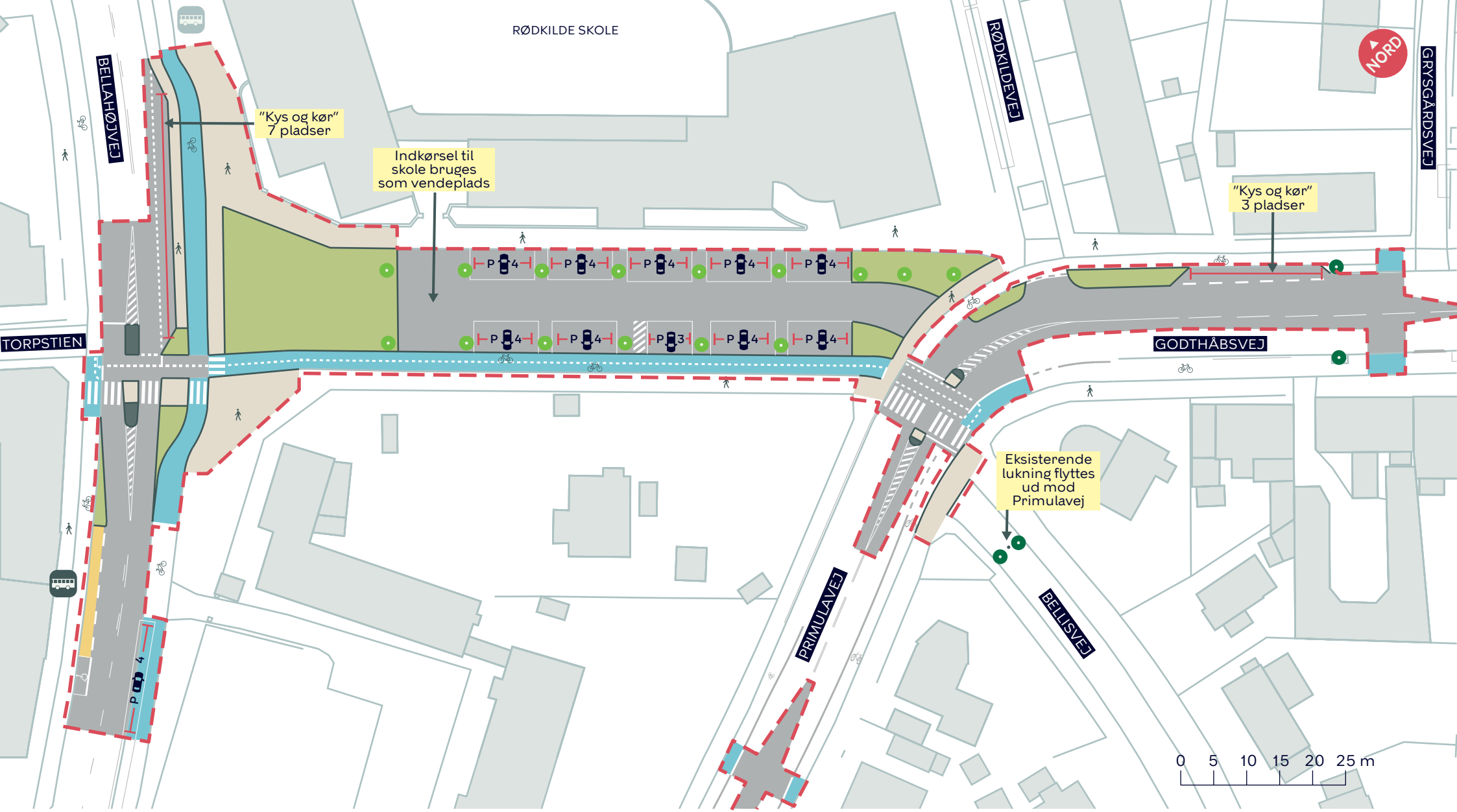
SIKRE SKOLEVEJE 2021

Rødkilde Skole

Eksisterende forhold

BILAG 2A

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Eksisterende træ/nyt træ

Eksisterende /nyt busstoppested

Busplade

SIKRE SKOLEVEJE 2021

Rødkilde Skole

Projektforslag

BILAG 2B

KØBENHAVNS KOMMUNE

TM25b Skolevejsprojekter, flere bydele

Bilag 3 Skolevejsprojekter

Initiativ	Baggrund	Bydel	Pris (i tkr)	Tid
Initiativ 3-1 Strandvejsskolen *Bedre cykelfaciliteter på Nygårdsvej*	Forprojekt	Østerbro	17.757	2022-2024
Initiativ 3-2: Ålholm Skole *Krydsning af Valby Langgade*	Forprojekt	Valby	9.048	2022-2024
Initiativ 3-3: Ålholm Skole *Krydset Valby Langgade /Ålholmvej /Vigerslevvej*	Forprojekt	Valby	7.374	2022-2024
Initiativ 3-4: Ålholm Skole *De fjerne tiltag*	Forprojekt	Valby	8.426	2022-2027
Initiativ 3-5: Rådmandsgade Skole *Foranalyse: Mimersgade*	Tryghedskort	Nørrebro	792	2022-2023
Initiativ 3-6: Christianshavns Skole *Foranalyse: Danneskiold-Samsøes Allé – bedre forhold for krydsende fodgængere og cyklister*	Tryghedskort	Indre by	792	2022-2023
Initiativ 3-7: Katrinedalsskolen *Apollovej – Etablering af midterhelle ved Kilholmsvej og opstramning af kyrdes*	Dialog	Vanløse	1.300	2022-2023
Initiativ 3-8: Kirkebjerg Skole *Krydset Skjulhøj Alle / Kirkebjerg Alle. Etablering af overkørsler, nedlæg torontoanlæg, forbud mod parkering*	Tryghedskort	Vanløse	724	2022
Initiativ 3-9: Sundbyøster Skole mfl. *Foranalyse: Elbagade + Peder Lykkesvej*	Dialog / Tryghedskort-lægning	Amager Øst/Vest	679	2022-2023
Initiativ 3-10: Ellebjerg Skole *Foranalyse: Mozarts plads, ny adgang til skole*	Tryghed	Vesterbro Kongens Enghave	792	2022-2023
Initiativ 3-11: Holbergskole *Foranalyse: Krydset Frederiksborggade - Emdrupvej*	Tryghed Ulykker	Bispebjerg	679	2022-2023
Initiativ 3-12: Peder Lykkeskolen *Foranalyse: Fredeliggørelse af Tingvej*	Dialog	Amager Vest	792	2022-2023
Initiativ 3-13: Gerbrandsskolen *Hastighedsdæmpning på Vejlands Alle*	Dialog	Amager Vest	769	2022
Initiativ 3-14: Sundbyøster Skole *Kastrupvej Italiensvej – bedre krydsningspunkt*	Dialog	Amager Øst	1.018	2022
Initiativ 3-15: Sundbyøster skole *Kastrupvej Kretavej – krydsningspunkt*	Dialog	Amager Øst	905	2022
Initiativ 3-16: Holbergskolen *Grønnemose Alle – Hastighedsdæmpning*	Dialog	Bispebjerg	995	2022
Initiativ 3-17: Rødkilde Skole *Bellahøjvej: Forprojekt hastighedsdæmpning og krydsningspunkter*	Dialog	Vanløse	679	2022-2023
Initiativ 3-18: Byens Skole m.fl *Ramsingsvej: Cykelstier og krydsning ved Sti*	Dialog	Vanløse	3.619	2022-2024
Initiativ 3-19: Amager Strandvej – Flere skoler – og fritid	Dialog	Amager Øst	792	2022-2023

Foranalyse: Fodgængerkrydsningspunkter – gennemgang				
Initiativ 3-20: Peder Lykke Skolen *Etablering af cykelsti i østsiden af Tingvej*	Udbudsprojekt	Amager Vest	2.647	2022-2023
Initiativ 3-21: Skolen i Charlottegården *Etablering af afsætningsområde*	Dialog	Bispebjerg	509	2022

TM77 Undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej, Brønshøj-Husum

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej til Budget 2022.

Indhold

I sommeren 2020 skete der to dødsulykker på Frederikssundsvej.

Forvaltningen har gennemført en indledende undersøgelse af forholdene, der indikerer, at vejudformningen medfører ulykker bl.a. på grund af steder med forringet oversigt og uhensigtsmæssige krydsudformninger.

Undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej (0,1 mio. kr.)

Med dette initiativ gennemføres en undersøgelse, der vil bestå af anonymiserede udtræk fra politiets register over personskadeulykker på Frederikssundsvej. Af disse udtræk fremgår årsager til ulykkerne. Den enkelte ulykkes årsag vil i undersøgelsen blive sammenholdt med vejens udformning og anvendelse med henblik på at fastslå, hvor det er muligt at forbedre trafiksikkerheden gennem ombygning af vejen.

Tilvalg: Foranalyse af skoleveje, tryghed og sikkerhed på Frederikssundsvej (1,0 mio. kr. i anlæg)

Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Brønshøj Skole, Bellahøj Skole og borgere i området har oplyst, at de ønsker øget tryghed, flere fodgængerkrydsningspunkter m.m. på Frederikssundsvej. Tilvalget indeholder ud over ulykkesanalysen beskrevet ovenfor en foranalyse, der på baggrund af inddragelse af interessenter i området, herunder lokaludvalg og skoler, giver et anlægsoverslag på indsatser, der vil kunne øge sikkerheden og trygheden på Frederikssundsvej. Formålet er at reducere antallet af ulykker uden, at det væsentligt påvirker bussers og cyklisters fremkommelighed negativt. Foranalysen vil desuden afdække mulighederne for at skabe yderligere begrønning.

Undersøgelsen af trafiksikkerheden forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i sommeren 2022. Tilvalget forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget foråret 2023.

Overordnede målsætninger og effekter
Undersøgelsen af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej vil pege på tiltag, der kan understøtte Københavns vision om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken, mens foranalysen beskrevet i tilvalget tillige vil pege på tiltag, der kan bidrage til opfyldelse af målsætninger i Fællesskab København, da de vil øge trygheden for fodgængere og cyklister på Frederikssundsvej.

Økonomi
Det samlede projekt har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i perioden 2022-2023 og estimerede serviceudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022.

Undersøgelsen af trafiksikkerheden forventes afsluttet juni 2022. Såfremt tilvalget vælges, forventes hele projektet samlet afsluttet april 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Undersøgelse af trafiksikkerheden på Frederikssundsvej						
- Undersøgelse	Service	100				100
I alt		**100**				**100**
Tilvalg. Foranalyse af skoleveje, tryghed og sikkerhed på Frederikssundsvej						
- Foranalyse	Anlæg	566	113			679
I alt, inkl. tilvalg		**666**	**113**			**779**

Risikovurdering
For både initiativ og tiltag gælder, at der ingen særlige risici er forbundet med udarbejdelse af undersøgelsen eller foranalysen.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
Tilvalg: Projektering (ekstern)	2000	500	100			**600**	600*
Tilvalg: Udgifter til bygherreorganisation	2000	66	13			**79**	*
Anlægsudgifter i alt		**566**	**113**			**679**	**600***
Serviceudgifter							
Initiativ	1000	100				100	
Serviceudgifter i alt		**100**				**100**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM91 Sikre skoleveje ved Arenakvarterets Skole, Skolen ved Kødbyen og Nordøstamager Skole, flere bydele

Baggrund

De kommende skoler Nordøstamager Skole, Arenakvarterets Skole og Skolen i Kødbyen åbner i perioden december 2022 – juni 2024, og det er nødvendigt at gennemføre trafiksikkerheds- og tryghedstiltag for at skabe sikre skoleveje.

Initiativerne i dette budgetnotat omfatter anlæg og drift af sikre skoleveje, herunder cykelstier og lysregulering ved de tre nye skoler. Alle forslag til tiltag ligger på vejene udenfor skolernes egen matrikel.

Tiltag til skoleveje etableres almindeligvis i forbindelse med byggeriet, men der er for disse tre konkrete skoler ikke afsat midler hertil. Budgetnotatet er koordineret med Børne- og Ungdomsforvaltningen og Økonomiforvaltningen.

Indhold

Dette budgetnotat omfatter tiltag, der er nødvendige for at sikre skolevejene for de tre nye skoler, og hvor der ikke allerede er planlagte projekter, der ellers ville forbedre trafiksikkerheden på netop disse skoleveje.

Afklaring af behovet for tiltag vedr. sikre skoleveje for de tre nye skoler tager udgangspunkt i sikre skolevejsanalyser udarbejdet i forbindelse med planarbejdet for skolerne og i forvaltningens erfaringer med eksisterende trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på det som bliver de nye skoleveje.

Initiativ 1a. Nordøstamager Skole – Cykelstier på Strandlodsvej (11,3 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:

- Anlæg af cykelstier på Strandlodsvej på den nordlige del fra Prags Boulevard til Øresundsvej. I forbindelse med udbygningsaftaler udfører privat bygherre cykelsti på dele af den østlige side af Strandlodsvej. Initiativ 1a omfatter de ca. 800 meter cykelsti, som ikke udføres af private.

I forbindelse med høringen af lokalplanen har flere borgere kommenteret forholdene for skolebørn på Strandlodsvej. Det må derfor forventes at cykelsti på Strandlodsvej og signalet ved Holmbladsgade/Strandlodsvej vil have et stort lokalt fokus.

I forbindelse med etablering af cykelsti, bliver det nødvendigt at nedlægge et antal parkeringspladser. Det har ikke været muligt at finde erstatningsparkeringspladser. De nye byggerier i området er dækket med parkering i konstruktion

Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 1a

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
158	Uden for Zone	76	Klokken 22: 80-90% Syd for Lergravsvej 90-100% nord for Lergravsvej	0

Initiativ 1a har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

Hvis der bevilges midler ved Budget 2022, vil initiativ 1a være klar til ibrugtagning i august 2024, dvs. efter skolens ibrugtagning december 2022. En tidligere ibrugtagning, december 2023, vil forudsætte en fuld stjernemarkering og dermed, at midlerne kan frigives direkte med budgetaftalen, hvormed Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen ikke forelægges projektforslag.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges 2. halvår 2023 indstilling om frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Initiativ 1b. Nordøstamager Skole – Øvrige tiltag (4,5 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:

- Etablering af nyt signalanlæg ved Strandlodsvej/Holmbladsgade.
- Forbedring af stitilslutningen mellem Amagerbanen og Holmbladsgade, der i dag fremstår med uklar vigepligt og dårlig oversigt.
- Forbedring af forhold for fodgængere i signalanlægget Uplandsgade – Strandlodsvej med f.eks. udvidelse af midterhelle og detektering af fodgængere.

Krydset Holmbladsgade/Strandlodsvej opleves af fodgængere og cyklister i dag som problematisk, og der må forventes reaktioner fra forældre og lokaludvalg, hvis skolebørn skal krydse det uden signalregulering.

Initiativets økonomi er opjusteret sammenlignet med budgetnotat fra Budget 2021. Dette skyldes, at krydset Uplandsgade-Strandlodsvej, modsat tidligere, er medtaget efter drøftelser med Lokaludvalg og Børne- og Ungdomsforvaltningen.

Hvis der bevilges midler ved Budget 2022, vil initiativ 1b være klar til ibrugtagning i oktober 2023, dvs. efter skolens ibrugtagning december 2022.

Initiativ 1b har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 2. Arenakvarterets Skole (6,9 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:

- Tydeligere markering af stiforbindelse mellem arenaen og skolen.
- Etablering af nyt signalanlæg på Arne Jacobsens Allé ved Edward Thomsens Vej.
- Etablering af fodgængerovergange i signalanlægget på Arne Jacobsens Allé ved Ove Arups vej.

- Anlæg af ny cykelsti langs Slusevej samt stikrydsning ved Kay Fiskers Vej.

Dele af infrastrukturen omkring Arenakvarterets Skole opleves i dag ikke som tryg og sikker for lette trafikanter. Dette forhold vil blive forstærket med en ny skole ved Royal Arena.

Hvis der bevilges midler ved Budget 2022, vil initiativ 2 være klar til ibrugtagning i oktober 2023, det vil sige to måneder efter skolens ibrugtagning august 2023.

Initiativ 2 har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 3. Skolen i Kødbyen (3,0 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:
- Anlæg af ny cykelsti på Gasværksvej mellem Istedgade og Vesterbrogade.
- Forbedring af forholdene for bløde trafikanter på Abel Catrines Gade/Viktoriasgade.
- Forbedring af krydsning af Søndre Boulevard ved Absalonsgade for gående og cyklister.

Med etablering af skolen i Kødbyen vil hovedparten af skolens elever få en væsentlig længere skolevej, da skolen bliver placeret udenfor skoledistriktet. Det må således forventes, at en del børn vil benytte cykel til skole, frem for i dag hvor mange bor i gåafstand til skolen.

Tiltagene forventes at være klar til ibrugtagning i oktober 2023 og således inden skolens ibrugtagning i juli 2024.

Etablering af cykelstien på Gasværksvej mellem Istedgade og Vesterbrogade vil betyde, at 25 parkeringspladser skal nedlægges. På nuværende tidspunkt er der kun cykelsti på den ene side af Gasværksvej, men Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at Skolen i Kødbyen vil øge antallet af cyklister, hvilket nødvendiggør etablering af cykelsti i den side af Gasværksvej, hvor der ikke er cykelsti i dag.

Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 3

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
25	Grøn	25	Over 100 % kl. 22	0

Initiativ 3 har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen medvirker til at skabe sikre og trygge skoleveje ved skolerne og forventes således at få flere børn til at cykle eller gå frem for at blive kørt i bil. Dette understøtter kommunens vision om nul dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2025 og bidrager til opfyldelse af målene i Kommuneplan 2019 samt Cykelstrategi 2011-2025 om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,7 mio. kr. i perioden 2022-2024.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2023, 0,2 mio. kr. i 2024 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til renhold og vintertjeneste samt drift af signalanlæg.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 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. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
1a. Nordøstamager skole – Cykelstier på Strandlodsvej						
Anlæg	Anlæg	679	1.131	9.500		**11.310**
Afledt drift	Service			13	40	**53**
Initiativ 1a i alt		**679**	**1.131**	**9.513**	**40**	**11.363**
1b. Nordøstamager skole – øvrige skolevejsprojekter						
Anlæg	Anlæg	565	3.959			**4.524**
Afledt drift	Service		10	50	50	**110**
Initiativ 1b i alt		**565**	**3.969**	**50**	**50**	**4.634**
2. Arenakvarterets Skole - skolevejsprojekter						
Anlæg	Anlæg	679	6.221			**6.899**
Afledt drift	Service		13	80	80	**173**
Initiativ 2 i alt		**679**	**6.234**	**80**	**80**	**7.072**
3. Ny Skole i Kødbyen - skolevejprojekter						
Anlæg	Anlæg	339	2.658			**2.997**
Afledt drift	Service			12	12	**24**
Reduktion af parkeringsindtægter	Service		400	400	400	**1.200**
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-400	-400	-400	**-1.200**
Initiativ 3 i alt		**339**	**2.658**	**12**	**12**	**3.021**
Udgifter i alt		**2.262**	**13.991**	**9.655**	**182**	**26.090**

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Ud-valg**	**Bevil-ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
- Projektering (ekstern), initiativ 1a	TMU	2000	600	1.000	600		**2.200**	2.200*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1a	TMU	2000			7.800		**7.800**	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1a	TMU	2000	79	131	1.100		**1.310**	*
- Projektering (ekstern), initiativ 1b	TMU	2000	500	250			**750**	750*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1b	TMU	2000		3.250			**3.250**	3.250*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1b	TMU	2000	66	459			**524**	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	TMU	2000	600	400			**1.000**	1.000*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	TMU	2000		5.100			**5.100**	5.100*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000	79	721			**799**	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	TMU	2000	300	350			**650**	650*
- Udførsel (ekstern), initiativ 3	TMU	2000		2.000			**2.000**	2000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000	39	308			**347**	*
Anlægsudgifter i alt			**2.262**	**13.968**	**9.500**		**25.730**	**14.950***
Afledte serviceudgifter								
Initiativ 1a. Afledt drift	TMU	1000			13	40	**53**	
Initiativ 1b. Afledt drift	TMU	1000		10	50	50	**110**	
Initiativ 2. Afledt drift	TMU	1000		13	80	80	**173**	
Initiativ 3. Afledt drift	TMU	1000			12	12	**24**	
Afledte serviceudgifter i alt				**23**	**155**	**182**	**360**	
Afledte servicemåltalseffekter								
Initiativ 3. reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010		400	400	400	**1.200**	
Afledte måltalseffekter i alt				**400**	**400**	**400**	**1.200**	
Finansposter								
Initiativ 3 – statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500		-400	-400	-400	**-1.200**	
Finansposter i alt				**-400**	**-400**	**-400**	**-1.200**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ved Overførselssagen 2020-2021 givet 3,1 mio. kr. til etablering af signalanlæg ved Nordøstamager Skoles hovedindgang og til heraf nødvendig ensretning af Nyrnberggade og nedlæggelse af p-pladser.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2021**
Overførselssagen 2020-2021	3.100
Afsatte midler i alt	**3.100**

TM201 Sikker skolevej ved Mimersgade, Nørrebro - foranalyse

Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat om trafiksikring af Mimersgade jf. ønske fra Nørrebro Lokaludvalg til Budget 2022.

Indhold
Nørrebro Lokaludvalg samt forældre til elever på Rådmandsgade skole oplever, at Mimersgade er utryg. Med dette initiativ gennemføres en foranalyse, der afdækker hvordan forholdene for gående og cyklister på langs og på tværs af Mimersgade kan forbedres, særligt med fokus på skolevejen til Rådsmandsgade skole.

Foranalysen skal indeholde en kortlægning af uheld, utryghed, hastighed, trafikmængder m.m. Ligeledes skal foranalysen koordineres med øvrige tiltag i området, herunder klimaprojekter.

Foranalysen skal ligeledes vurdere mulighederne for etablering af yderligere begrønning, etablering af cykelparkering m.m. For at skabe plads til dette, vil der være behov for nedlæggelse af bilparkering samt ændring af vejprofilet på dele af strækningen. Det endelige antal vil fremgå af resultaterne af foranalysen. Foranalysen vil blive gennemført med inddragelse af Nørrebro Lokaludvalg, lokale skoler og institutioner, fritidstilbud og øvrige brugere.

Initiativet er gensidigt udelukkende med "TM78 Trafikø og trafiksanering på Nørrebro".

Resultaterne af foranalysen forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2022 forud for forhandlingerne om Overførselssagen 2022-2023.

Økonomi
Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2022.

Foranalysen forventes færdig i december 2022. Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Foranalyse	Anlæg	565	0	0	0	565
Udgifter i alt		**565**	**0**	**0**	**0**	**565**

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	500				500	500*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	65				65	*
Anlægsudgifter i alt		**565**				**565**	**500***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

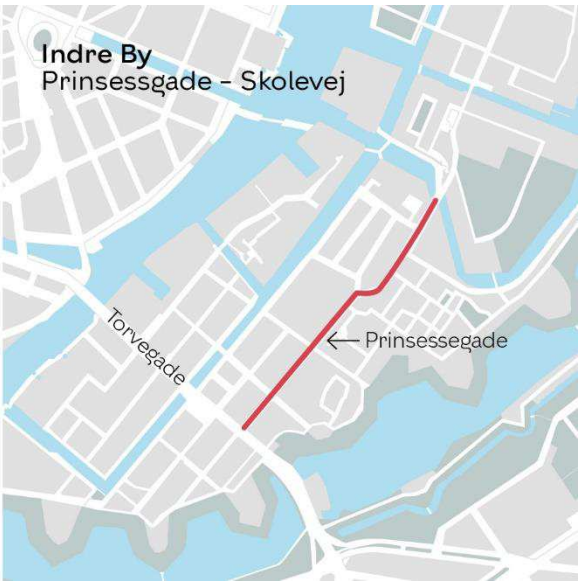
Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro	x	Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	

Høring

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

Tidligere afsatte midler
Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM255 Prinsessegade, Skolevej, Indre by



Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på en fodgængerovergang på Prinsessegade ud for indgangen til Christianshavns Skole samt alternative trafiksikre løsninger i skolens nærområde.

Indhold
Med udbygningen og den stigende aktivitet på Holmen er alle typer trafik steget på Prinsessegade, der er en tosporet vej, hvor blandt andet Christianshavns Skole ligger.

Dette budgetnotat indeholder tre initiativer, som kan vælges uafhængigt af hinanden.

Initiativ 1: Signalreguleret fodgængerfelt (0,8 mio. kr. i anlæg)
Der etableres et signalreguleret fodgængerfelt på Prinsessegade, da denne løsning er mere trafiksikker end et fodgængerfelt uden lysregulering.

Med en etablering af et fodgængerfelt vil der ikke være plads til venteareal for krydsende cyklister, da vejprofilet på stedet er ganske smalt.

Det bemærkes, at der ikke er praksis for at etablere et signalreguleret fodgængerfelt så tæt på et regulært signareguleret trafikkryds, og der er en risiko for, at politiet ikke giver samtykke hertil.

Desuden bemærkes det, at Vejdirektoratets gældende vejledning om fodgængerfelter uden lysregulering fra januar 2020 (Vejreglernes håndbog for Afmærkning på kørebanen, Tværafmærkning) peger på, at fodgængerfelter ikke nødvendigvis forbedrer sikkerheden ved krydsninger, oftest tværtimod, hvorfor der opfordres til at være tilbageholdende med at etablere fodgængerfelter, særligt hvis der ikke samtidig etableres midterhelle, hvilket der ikke er plads til på Prinsessegade.

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

Initiativ 2: Digitale skolevejstavler *(0,8 mio. kr. i anlæg)*
Initiativet indeholder en række mindre tiltag:

- Etablering af elektroniske skoletavler med hastighedsnedsættelse til 40 eller 30 km/t, efter drøftelse med Københavns Politi.
- Etablering af gennemkørselsforbud for lastbiler ved skolestart fra 7.30 til 8.30 om morgenen.
- Et undervisningsforløb for udvalgte klasser, der gennem nudging og brugerinddragelse bl.a. kan øge brugen af adgangen til skolen fra den stille vej Ovengaden Oven Vandet.

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

Initiativ: 3 Trafikanalyse (0,3 mio. kr. i anlæg)
Trafikal analyse af trafikken på Prinsessegade med henblik på at begrænse trafikken forbi skolen, herunder evt. ved ensretning af Prinsessegade og andre gader på Christianshavn. Desuden vil muligheden for at flytte indgangen til skolen nærmere det eksisterende signalregulerede kryds blive undersøgt.

I analysen vil BUF, Lokaludvalg, Movia, skolen og øvrige interessenter blive inddraget, ligesom der vil blive taget højde for øvrige projekter i området, herunder gennemførelse af sikkerheds- og tryghedsprojekter på Refshalevej og ved Margretheholm.

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

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen kan forbedre trygheden og trafiksikkerheden for bløde trafikanter, og understøtter således kommunens målsætning om nul dræbte i trafikken.

Økonomi
Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i 2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. De afledte driftsudgifter vedrører vedligehold af det signalregulerede fodgængerfelt.

Initiativerne forventes ibrugtaget i oktober 2022. Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Etablering af torontoanlæg eller signalreguleret fodgængerfelt						
- Anlæg	Anlæg	803				803
- Afledt drift og vedligehold	Service		50	50	50	150
Initiativ 1 i alt		**803**	**50**	**50**	**50**	**953**
Initiativ 2. Digitale skolevejstavler						
- Anlæg	Anlæg	792				792
Initiativ 2 i alt		**792**	**0**	**0**	**0**	**792**
Initiativ 3. Trafik analyse						
- Anlæg	Anlæg	339				339
Initiativ 3 i alt		**339**	**0**	**0**	**0**	**339**
Udgifter i alt		**1.934**	**50**	**50**	**50**	**2.084**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 1 og 2 er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

For initiativ 3 er den overordnede risikovurdering, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	140				140	140*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000	570				570	570*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	93				93	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000	260				260	260*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000	440				440	440*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	92				92	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	2000	300				300	300*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000	39				39	*
Anlægsudgifter i alt		**1.934**				**1.934**	**1.710***
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1			50	50	50	150	
Afledte serviceudgifter i alt			**50**	**50**	**50**	**150**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	X	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

TM58 Refshalevej - forbedrede cykel- og gangforhold, Indre By

Baggrund

I Budget 2019 blev der afsat 1,0 mio. kr. til en foranalyse af forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej. Baggrunden var behovet for at forbedre de trafikale adgangsforhold til og fra området Margretheholm og Refshaleøen særligt for de bløde trafikanter grundet de stigende antal indbyggere, pendlere og skolebørn.

Foranalysen blev berosat grundet anlægsloftet (BR 26. september 2019), og projektet blev igangsat med anlægsloftets ophør (TMU 20. april 2020). Teknik- og Miljøudvalget får foranalysen forelagt til orientering 21. juni 2021.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder, med udgangspunkt i foranalysen, fire initiativer på Refshalevej, som forbedrer forholdene for cyklister og fodgængere. Initiativerne kan udføres uafhængigt af hinanden.

I Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat 10 mio. kr. til "Krydsningsforhold for bløde trafikanter på Refshalevej og Forlandet på det nordøstlige Amager, Indre By". Denne foranalyse inkluderer dispositionsforslag til de initiativer, der blev besluttet i Overførselssagen 2020-2021 (BR 22. april 2021) (A, B, C, F, O, V og Kaare Traberg Smidt) for "Krydset Forlandet/Refshalevej", "Strækning fra Forlandet/Refshalevej til Krudtløbsvej/Refshalevej", "Krydset Refshalevej/Krudtløbsvej". Der er ikke udarbejdet dispositionsforslag for "Krydset Margretheholmsvej/Forlandet", idet dette ligger udenfor foranalysens projektafgrænsning.

Initiativ 1. Ombygning af krydset Prinsessegade/Refshalevej med midterheller (4,1 mio. kr. i anlæg)

Med initiativet flyttes hele afsætningsbanen nord for krydset ca. 5 m. mod nord, hvilket vil forbedre oversigten ved krydsning. For at forbedre krydsningsforhold og øge trafiksikkerheden etableres midterheller som støttepunkter både nord og syd for Refshalevej. Det medfører en arealerhvervelse fra ejendommene øst for vejen, som endnu ikke er drøftet med grundejerne. Der skal arealerhverves ca. 60 m^2 af matr.nr. 314d (Christiania) og ca. 90 m^2 fra matr.nr. 578 (Børnebyen Christianshavn). For at reducere bilernes hastighed til og fra Refshalevej samt tydeliggøre krydset, så trygheden for bl.a. skolebørn øges, etableres fortov langs østsiden af Prinsessegade i krydset.

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

Initiativ 2. Ombygning af Refshalevej til cykelgade mellem Prinsessegade og Krudtløbsvej sydlig tilslutning (23,3 mio. kr. i anlæg)
Med initiativet anlægges hævede flader i krydsene ved Mælkevejen og Fabriksområdet for at holde et lavt hastighedsniveau, øge trygheden, og for at cyklister kan færdes sikkert på kørebanen sammen med biltrafikken. De eksisterende runde bump genoprettes og genmarkeres, så vejen bliver tryggere at færdes på, mens midlertidige plastikbump fjernes, så vejens udtryk bliver sammenhængende.

Med løsningen etableres på strækningen efter stibroen en 4,0 m bred cykelgade, mens parkering på østsiden sikres ved afmærkning af båse, og der nedlægges parkering på vandsiden, hvor der etableres et fortov med en kant, så parkering forhindres. Det er ikke muligt at etablere erstatningspladser. Bredden på cykelgaden kan dog medføre højere hastigheder for biler, hvis der på tidspunkter generelt er begrænset trafik i cykelgaden. Der er kun ét kørespor, men dobbeltrettet biltrafik opretholdes med vigepladser for ca. hver 50-70 m. med oversigt frem til næste vigemulighed. Ved Øresunds Miljøskole etableres cykelparkering. Chausséstensbelægning genoprettes og retableres mere jævnt og cykelvenligt. Bommen på strækningen bibeholdes, såfremt der etableres bussluse på Danneskiold-Samsøes Allé. Dette koordineres med evt. vedtagelsen af TM70 "Genetablering af busslusen på Danneskiold-Samsøes Allé, Indre By". Der gennemføres ikke en oplysningskampagne ifm. dette initiativ, da gaden allerede fungerer som shared space.

Initiativet berører ikke træer. Da vejen udvides, vil det grønne areal blive reduceret med ca. 285 m^2 i projektområdet. Vejen vil i sin helhed fortsat bevare det grønne udtryk.

Konsekvenser for bil- og cykelparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
162	Udenfor zone	97 %	28	0

Der etableres ca. 48 cykelparkeringspladser indenfor projektområdet.

Initiativet har konsekvenser for busdriften. Movia har vurderet, at implementering af initiativet vil medføre øgede driftsudgifter på 1,2 mio. kr. årligt. Initiativet koordineres med ØKF og Movia

Initiativ 3. Ombygning af Refshalevej til cykelgade mellem Krudtløbsvej sydlig tilslutning og Forlandet inkl. tilslutning til Kongebrovej (20,1 mio. kr. i anlæg)
Med initiativet etableres en cykelgade med separat fortov på hele strækningen. Langs nordsiden etableres et fortov på 1,5 m., og langs sydsiden etableres et fortov på 2,5 m., som understøtter de primære gangmønstre på strækningen. Kørebanen etableres med en cykelvenlig belægning, som ikke er asfalt (fx behandlet granit), og som samtidig bidrager til en hastighedsdæmpning for biltrafikken. Samlet bidrager løsningen til at sænke bilernes hastighed og sikrer et øget fokus på de bløde trafikanter. Efter ibrugtagning vil forvaltningen gennemføre en oplysningskampagne om cykelgaden.

Initiativet har ingen konsekvenser for bil- eller cykelparkeringspladser.

Initiativet berører ikke træer, men det grønne areal reduceres med ca. 10 m^2 i projektområdet.

Initiativ 4. Ombygning af Refshalevej mellem Krudtløbsvej til Refshaleøen (1,2 mio. kr. i anlæg)
Med initiativet udvides kørebanen mod øst med en cykelbane i retning mod nord. Løsningen suppleres med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t (vejledende) understøttet af bump. Der skal arealerhverves ca. 20 m^2 af matr.nr. 416 (Refshaleøens Ejendomsselskab A/S). Der vil forsøges indgået en frivillig aftale med grundejer om arealafståelse, alternativt vil projektet blive modificeret.

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

Initiativet berører ikke træer, men det grønne areal reduceres med ca. 150 m^2 i projektområdet.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativerne bidrager til at forbedre forhold og trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere på Refshalevej.

Økonomi
Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 48,7 mio. kr. i perioden 2022-2025. Der skal som en konsekvens af initiativ 3 tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. De øgede driftsomkostninger går til drift af øget fortovsareal. Initiativ 3 medfører desuden varige udgifter til busøkonomien på 1,2 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til oktober 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2025 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Ombygning af krydset Prinsessegade/Refshalevej						
- Anlæg	Anlæg	271	1.470	2.330		4.072
Initiativ 1 i alt		**271**	**1.470**	**2.330**		**4.072**
Initiativ 2. Refshalevej mellem Prinsessegade og Krudtløbsvej sydlig tilslutning						
- Anlæg	Anlæg	792	8.369	14.024	113	23.299
Initiativ 2 i alt		**792**	**8.369**	**14.024**	**113**	**23.299**
Initiativ 3. Refshalevej mellem Krudtløbsvej sydlig tilslutning og Forlandet inkl. tilslutning til Kongebrovej						
- Anlæg	Anlæg	679	7.691	11.593	113	20.075
- Afledt drift og vedligehold	Service			25	25	50
Øget drift til bus	Service			1.200	1.200	2.400
Initiativ 3 i alt		**679**	**7.691**	**12.818**	**1.338**	**22.525**
Initiativ 4. Refshalevej mellem Krudtløbsvej til Refshaleøen						
- Anlæg	Anlæg	113	735	362		1.210
Initiativ 4 i alt		**113**	**735**	**362**		**1.210**
Udgifter i alt		**1.855**	**18.266**	**29.534**	**1.451**	**51.106**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering for initiativ 1 og 4 er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5% af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Den overordnede risikovurdering for initiativ 2 og 3 er, at anlægsprojektet er udførelsesteknisk meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Slots- og Kulturstyrelsen har særlige krav til håndtering materialerne samt krav til udgravning mm., idet området, der arbejdes i, er fredet. Derudover vil der ved fortidsfund kunne ske en standsning af arbejdet, så arkæologiske undersøgelser kan tilvejebringes.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	240	300	60		600	600*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000		1.000	2.000		3.000	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	31	170	270		472	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000	700	600	400	100	1.800	1.800*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000		6.800	12.000		18.800	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	92	969	1.624	13	2.699	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	2000	600	600	250	100	1.550	1.550*
- Udførsel (ekstern), initiativ 3	2000		6.200	10.000		16.200	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000	79	891	1.343	13	2.325	*
- Projektering (ekstern), initiativ 4	2000	100	100	20		220	220*
- Udførsel (ekstern), initiativ 4	2000		550	300		850	850*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 4	2000	13	85	42		140	*
Anlægsudgifter i alt		**1.855**	**18.266**	**28.309**	**226**	**48.656**	**5.020***

Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 3	1000			25	25	50	
- Øget drift til bus, initiativ 3	1000			1.200	1.200	2.400	
Afledte serviceudgifter i alt				**1.225**	**1.225**	**2.450**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	x	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 i forbindelse med Overførselssagen 2020/2021 afsat 10,025 mio. kr. til at realisere ombygning af tre kryds samt videreprojektering af en strækning på Refshalevej. De afsatte midler fra Overførselssagen går til punktvise forbedringer i kryds, hvorimod indeværende budgetnotat omhandler forbedringer primært på strækningerne.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2019**	**2020**	**2021**
Overførselssagen 2020-2021			10.800
Afsatte midler i alt			**10.800**

TM62 Trafiksansering af området omkring Saxtorphsvej, Valby

Baggrund
Der er bestilt et budgetnotat om trafiksanering af området omkring Saxtorphsvej, Valby, til Budget 2022. Budgetnotatet skal bl.a. undersøge mulighederne for at etablere ensretning eller trafikø i området.

Indhold
Teknik- og Miljøudvalget godkendte 17. maj 2021 lokalplan Saxtorphsvej, så der kan etableres en ny daginstitution på Saxtorphsvej mellem to eksisterende daginstitutioner. Den nye daginstitution vil skabe yderligere 206 daginstitutionspladser og 53 nye arbejdspladser, hvilket forventes at forøge trafikbelastningen på Saxtorphsvej, men ikke trafikafviklingen i området.

For at begrænse de trafikale udfordringer på Saxtorphsvej lægger lokalplanen op til en ændret indretning af Saxtorphsvej ud for institutionerne. Som en del af lokalplansforslaget har Via Trafik udarbejdet en analyse af de eksisterende trafikale forhold med inddragelse af beboerne i området. Analysen påpeger, at der på Saxtorphsvej i morgen- og eftermiddagsspidstimen er forholdsvis mange bilister (beboere og kørsel relateret til aflevering og afhentning af børn i de to eksisterende institutioner).

Der er allerede foretaget en trafiksanering af Saxtorphsvej, da der er indført standsningsforbud mellem kl. 7.30-8.45 og kl. 14.30-16.15 foran institutionen, ligesom vejprofilet er indsnævret, da der er plantet træer og grønt i kørebanen på både Saxtorphsvej og de omkringliggende veje. Derudover er udflytterbussen, der afgik fra Saxtorphsvej, og som bidrog til yderligere trafikal belastning i morgen- og eftermiddagsspidstimen, er blevet flyttet per. 1. maj 2021.

Hovedparten af bilisterne til og fra området kommer via den sydøstlige del af Saxtorphsvej og Vigerslev Allé. På denne strækning er vejprofilet smalt (ca. 5 meter bredt), og med hastighedsdæmpende foranstaltninger samt kantstensparkanter indsnævres vejbanen ofte til ét spor. Dette kan give fremkommelighedsproblemer mellem to modsatkørende trafikanter og særlig store problemer i spidstimen om morgenen og eftermiddagen. Der forventes endvidere en fortsat øget trafikbelastning i fremtiden som følge af den nye daginstitution.

Da det allerede i dag ikke er muligt at køre gennem kvarteret for at skyde genvej, fungerer området allerede som en slags trafikø. Derfor er muligheden for at etablere en trafikø ikke undersøgt.

Ensretning og trafiksanering af Saxtorphsvej inkl. overtagelse af to private fællesveje (2,3 mio. kr. i anlæg)
For at mindske trafikbelastningen på Saxtorphsvej etableres indkørselsforbud fra Vigerslev Allé, så Saxtorphsvejs ensrettes for køretøjer mellem Castbergsvej og Vigerslev Allé. Desuden plantes fire vejtræer mellem Vigerslev Allé og Stadfeldtsvej, som vil have en hastighedsdæmpende- og trafiksikkerhedsmæssig effekt foruden at tilføre grønt til området. Ved at etablere indkørselsforbud fra Vigerslev Allé mindskes den gennemkørende trafik samtidig med, at der sikres fornøden vejadgang til beboerne samt adgang for renovations-, brand- og redningskøretøjer. Indkørselsforbud og plantning af fire ekstra vejtræer vil betyde, at der skal nedlægges fire parkeringspladser på Saxtorphsvej. På Saxtorphsvej vil der ydermere blive indført en p-zone i form af tidsbegrænset standsningsforbud for at begrænse den trafikale belastning i morgen- og eftermiddagsspidstimen. P-zonen vil blive fastlagt i dialog med borgerne.
Det tidsbegrænsede standsningsforbud vil fortsat give mulighed for varelevering, renovation og beboerparkering.

Et indkørselsforbud fra Vigerslev Alle ved Saxtorphsvej vil betyde øget gennemkørende trafik på de omkringliggende to private fællesveje Ole Borchs Vej og Stadfeldtsvej. Ifølge lov om privatfællesveje er kommunen forpligtet til enten at overtage vejen, hvis mere end 50 % af trafikken på den private fællesvej er gennemkørende trafik, eller etablere fartdæmpende foranstaltning på vejen, som gør, at trafikken vil søge andre steder hen.

Forvaltningen forventer ikke, at det er muligt at reducere den gennemkørende trafik, så mindre end 50 % af trafikken på Ole Borchs Vej og Stadfeldtsvej bliver gennemkørende. Derfor anbefaler forvaltningen at kommunen overtager de to private fællesveje samt etablerer fartdæmpende foranstaltninger på de to veje. De fartdæmpende foranstaltninger vil reducere generne af den øgede mængde trafik for beboerne på de to veje.

Borgere og lokaludvalg vil blive inddraget i udviklingen af projektet, inden det forelægges Teknik- og Miljøudvalget til godkendelse forud for anlæg. Der er i projektet afsat midler til en borgerinddragelsesproces.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
1	0	4	5

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
27	Uden for zone	Under 80 %	4	0

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativet bidrager til øget trafiksikkerhed og fremkommelighed.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,3 mio. kr. i perioden 2022-2023.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til drift af de to nye kommunale veje og vedligehold af de fire træer. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2023.

Teknik- og Miljøudvalget forventes forelagt projektforslag til godkendelse i 1. kvartal 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Ensretning og fartdæmpende foranstaltninger						
- Anlæg	Anlæg	452	1.810			2.262
- Afledt drift og vedligehold	Service			400	400	800
Udgifter i alt		**452**	**1.810**	**400**	**400**	**3.062**

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. – 2022 p/l)	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	400	200			600	600*
- Udførsel (ekstern)	2000		1.400			1.400	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	52	210			262	*
Anlægsudgifter i alt		**452**	**1.810**			**2.262**	**600***
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	1000			400	400	800	
Afledte serviceudgifter i alt				**400**	**400**	**800**	

Øvrige tekniske

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	X	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.

TM202 Ind- og udfletning fra Søerne, cykelsti ved Baggesensgade, Nørrebro

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om trafiksikkerhedsmæssige forbedringer af den eksisterende cykelinfrastruktur omkring ind- og udfletningen mellem Baggesensgade og cykelstien langs søerne.

Kombinationen af den etablerede helle med høj brostenskant mellem cykelstien og Peblinge Dossering og de relativt afgrænsede områder, hvor det er muligt at krydse og flette ind og ud, skaber flaskehalse og farlige situationer for særligt cyklister.

Indhold

Dette budgetnotat omhandler anlæg af en mere tryg og trafiksikker løsning, som særligt er målrettet cyklister, og som er sammentænkt med det igangværende projekt Trafikplan Indre Nørrebro fra Budget 2018.

Omdannelse af ind- og udfletningen ved Baggesensgade og Peblinge Sø (0,8 mio. kr. i anlæg)

Forslaget indeholder en løsning, hvor ind- og udfletningen fra cykelstien til Baggesensgade bliver gjort større samtidig med, at den flyttes, så den ligger mere dynamisk i forhold til de cyklister, der skal fra cykelstien og videre af enten Baggesensgade eller Peblinge Dosering, jf. bilag 1.

For at forbedre cyklisternes flow fra Baggesensgade til cykelstien ved søerne, ombygges fortovshjørnet med en mere naturlig kurve, ny fortovsbelægning med en kantsten, hvilket medfører, at det eksisterende hegn skal nedtages, og der bliver bedre flow for cyklister og gående.

For at optimere cyklisternes flow fra cykelstien ved søerne til Baggesensgade mindskes midterhellen, så udkørslen fra cykelstien kan ske i hele Baggesensgades bredde. De tre nuværende rumlestriber flyttes med, så de ligger rigtigt i forhold til den nye udkørsel.

Den endelige løsning udarbejdes i samarbejde med Nørrebro Lokaludvalg.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet forbedrer cykelforholdene og understøtter dermed målet i "Fællesskab København" om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2022.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober måned 2022. Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Anlæg	Anlæg	763				763
Udgifter i alt		**763**	**0**	**0**	**0**	**763**

Risikovurdering

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

Ind- og udfletningen ved Baggesensgade og søerne er en meget trafikeret strækning med mange cykler og gående. Herudover indeholder projektstrækningen mange lokale interessenter, som medfører meget koordinering både før og under anlægsfasen.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	135				135	135*
- Udførsel (ekstern)	2000	540				540	540*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	88				88	*
Anlægsudgifter i alt		**763**	**0**	**0**	**0**	**763**	**675***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

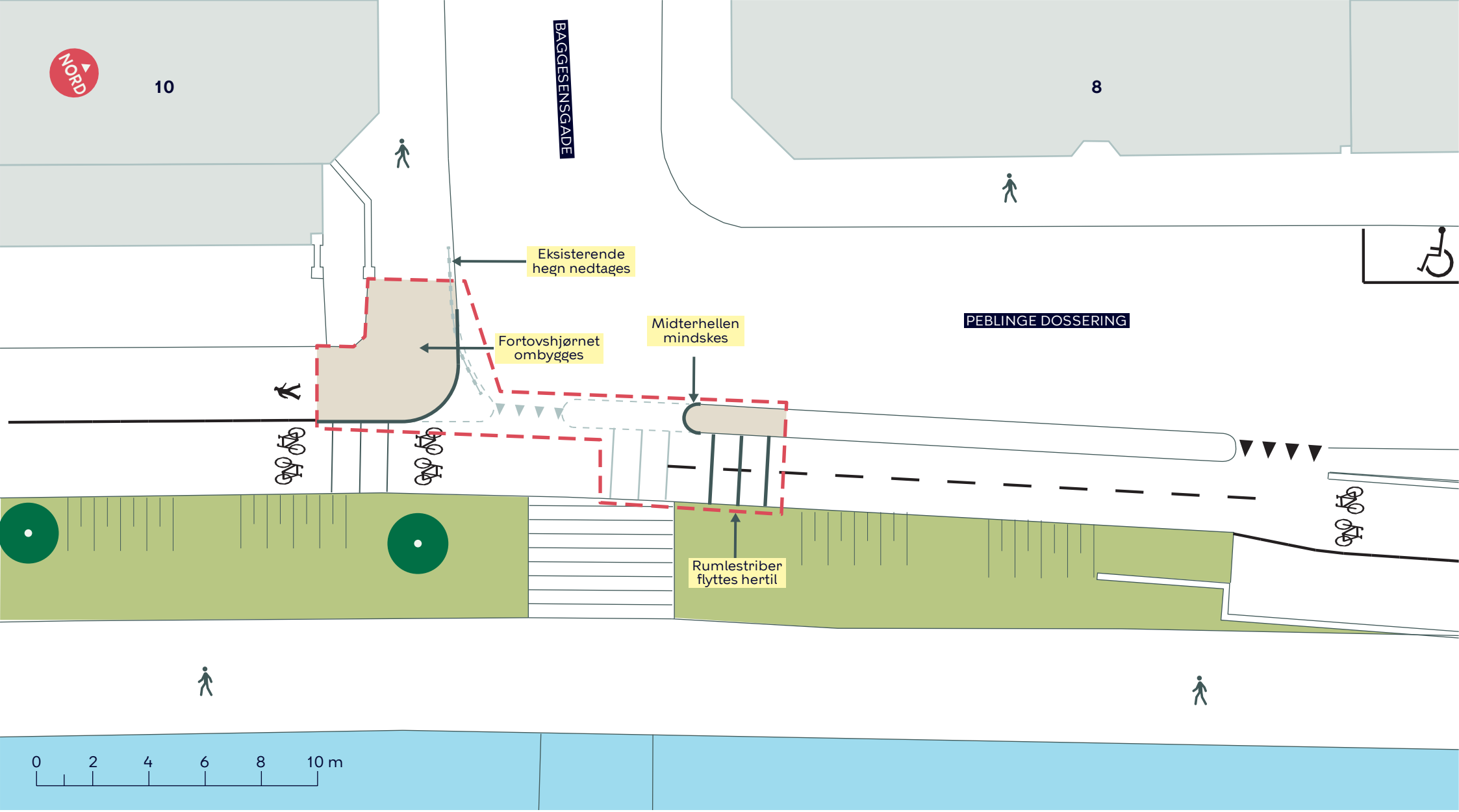
Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen vedtog den 11. februar 2016 Trafikplan Indre Nørrebro, der dækker Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret. I forbindelse med Budget 2018 blev der afsat 10,2 mio. kr. til at gennemføre Trafikplanen for Blågårdsgadekvarteret.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Budgetaftale 2018				10.200		
Afsatte midler i alt				**10.200**		

Bilag

Bilag 1 – Projektforslag



Anlægsområde

IND- OG UDFLETNING FRA SØERNES CYKELSTI VED BAGGENSENSGADE

Projektforslag

BILAG 1

KØBENHAVNS KOMMUNE

TM225 Tilskud til bycyklen

Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat om tilskud til By- og Pendlercykel Fonden til indkøb af flere bycykler til Budget 2022.

Indhold
Bycyklen udbydes af den private erhvervsdrivende fond By- og Pendlercykel Fonden, som i 2014 blev stiftet af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og DSB. De seneste syv år har bycyklen været til stede i København. Den samlede flåde har i perioden 2016-2019 været på fuld kapacitet med 1.860 bycykler. I 2019 blev bycyklen ramt af en hærværksbølge, der satte en stor del af flåden ud af drift.

Dette budgetnotat fremlægger udgifterne til By- og Pendlercykel Fonden og en overordnet beskrivelse af de rammer, som kommunen har for at yde støtte til fondens indkøb af nye cykler, og hvilke forhold som skal undersøges nærmere for, at der kan udmøntes støtte i forlængelse af budgetnotatet.

Der fremlægges økonomi for fem forskellige scenarier på indkøb af henholdsvis 100, 300, 500, 1.000 og 1.500 nyudviklede bycykler. Scenarierne er gensidigt udelukkende.

De nyudviklede bycykler har lavere vægt, styrket stel, mere brugervenligt design mv. og er mindre sårbare overfor hærværk, da de ikke længere har en tablet. Betalingen vil, som nu, foregå via Bycyklen App. Den nye model forventes at have en levetid på mindst fire år i lighed med de eksisterende bycykler. Herudover har den nye bycykel en lavere anskaffelsespris end den oprindelige bycykel, hvilket skyldes brugen af en anden leverandør samt teknologisk udvikling i forhold til elcykler og appløsninger. Den nye model koster per cykel 14.900 kr. ex. moms.

<u>Kommunalfuldmagten</u>
Københavns Kommune har mulighed for at yde støtte til indkøb af nye cykler til By- og Pendlercykel Fonden indenfor kommunalfuldmagten i det omfang, at indkøbet modsvarer lovlige kommune interesser og vurderes at komme borgere og pendlere til gode. Kommunen kan således beslutte at yde økonomisk støtte til nye bycykler til By- og Pendlercykel Fonden, hvis nye opdaterede tal fra fonden over anvendelsen af By- og Pendlercykel Fondens eksisterende cykelflåde, herunder forholdet mellem den tilgængelige flåde og det faktiske aftag i relation til cyklerne viser, at der i dag er en

tilstrækkelig brugerrettet efterspørgsel på bycyklerne. Københavns Kommune skal ved støtten sikre, at der ikke er forhold, der gør, at støtten falder ind under en eller flere begrænsninger i kommunalfuldmagten, herunder kravet om saglighed.

Hvor By- og Pendlercykel Fonden med udlejning af cykler varetager lovlige kommunale formål i form af hensyn klima, miljø og sundhedsfremme, vil det i relation til spørgsmålet om udmøntning af ny støtte i forlængelse af budgetnotatet være nødvendigt at undersøge og vurdere,

- om en kommunal investering i nye bycykler modsvarer borgernes og turisternes behov for at bruge cyklerne og dermed kommunens interesse i at støtte fonden med det konkrete tilskud til nye bycykler,
- om støtten til nye bycykler er økonomisk forsvarligt for kommunen

I vurderingen skal indgå en analyse med opdaterede tal fra fonden over anvendelsen af By- og Pendlercykel Fondens eksisterende cykelflåde, herunder forholdet mellem den tilgængelige flåde og det faktiske aftag i relation til cyklerne. Ligeledes skal indgå en beskrivelse af de nye cyklers funktionalitet.

Det har ikke været muligt indenfor tidsperspektivet for udarbejdelsen af dette budgetnotat at gennemføre denne analyse, som kræver aktuelle og opdaterede oplysninger fra fonden. Budgetnotatet er derfor udarbejdet under forudsætning om, at der er et reelt borgerrettet behov for flere cykler og at indkøbet, henset til cyklernes funktionalitet, vurderes at være økonomisk forsvarligt.

Såfremt det vurderes ikke at være muligt at yde tilskud til By- og Pendlercykel Fonden, vil midlerne blive tilbageført til kommunekassen.

Ingen af scenarierne har konsekvenser for antallet af træer, bil- eller cykelparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet vil, såfremt den gennemførte analyse viser, at kommunen kan yde tilskud, jf. kommunalfuldmagten, kunne bidrage til understøttelse af målsætningen i Kommuneplan 2019 om, at 25 % af alle ture, der foretages i København, skal ske ved cykling.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på henholdsvis 1,5 mio. kr. i 2022. Initiativet forventes ibrugtaget i april 2022.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Indkøb af 100 nye bycykler	Service	1.490				1.490
Scenarie 1 i alt		**1.490**				**1.490**

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på 4,5 mio. kr. i 2022. Initiativet forventes ibrugtaget i april 2022.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Indkøb af 300 nye bycykler	Service	4.470				4.470
Scenarie 2 i alt		**4.470**				**4.470**

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på 7,5 mio. kr. i 2022. Initiativet forventes ibrugtaget i april 2022.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Indkøb af 500 nye bycykler	Service	7.450				7.450
Scenarie 3 i alt		**7.450**				**7.450**

Scenarie 4 har estimerede anlægsudgifter på 14,9 mio. kr. i 2022. Initiativet forventes ibrugtaget i april 2022.

Tabel 1d. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 4

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Indkøb af 1.000 nye bycykler	Service	14.900				14.900
Scenarie 4 i alt		**14.900**				**14.900**

Scenarie 5 har estimerede anlægsudgifter på 22,4 mio. kr. i 2022. Initiativet forventes ibrugtaget i april 2022.

Tabel 1e. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 5

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
- Indkøb af 1.500 nye bycykler	Service	22.350				22.350
Scenarie 5 i alt		**22.350**				**22.350**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at alle scenarierne vurderes at være ukomplicerede, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2a. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Anlægsudgifter						
Indkøb af 100 bycykler	1000	1.490				1.490
Anlægsudgifter i alt		**1.490**				**1.490**

Tabel 2b. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Anlægsudgifter						
Indkøb af 300 bycykler	1000	4.470				4.470
Anlægsudgifter i alt		**4.470**				**4.470**

Tabel 2c. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 3

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Anlægsudgifter						
Indkøb af 500 bycykler	1000	7.450				7.450
Anlægsudgifter i alt		**7.450**				**7.450**

Tabel 2d. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 4

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Anlægsudgifter						
Indkøb af 1.000 bycykler	1000	14.900				14.900
Anlægsudgifter i alt		**14.900**				**14.900**

Tabel 2e. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 5

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Anlægsudgifter						
Indkøb af 1.500 bycykler	1000	22.350				22.350
Anlægsudgifter i alt		**22.350**				**22.350**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

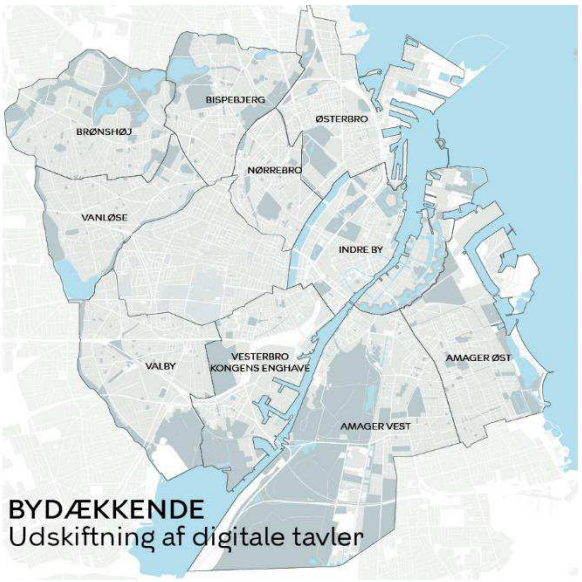
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Ved Budget 2014 blev der afsat 40,0 mio. kr. i anlæg til by- og pendlercykler efter test af et koncept for et by- og pendlercykelsystem.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2014**
Budgetaftale 2014	
Afsatte midler i alt	**40.000**

TM239 Udskiftning af digitale tavler – skoleveje, bydækkende



Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på udskiftning af digitale hastighedstavler på skoleveje i København.

Indhold
Der er flere typer færdselsregulerende digitale tavler omkring københavnske skoler, som skal medvirke til at skabe sikkerhed og tryghed på skolevejene. Nogle steder benyttes de til at sænke hastighedsgrænsen for biler, typisk til 40 km/t i skoletiden, andre steder kan de vise 'Din fart' og blinker ved for høj hastighed. De fleste steder er der tale om en kombination.

De fleste af de færdselsregulerende digitale tavler er opsat i perioden 2004-2012. Udviklingen af teknologien på området går hurtig, og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at levetiden for de eksisterende digitale tavler er udløbet, da tavlerne har mange fejl, er svære at reparere og finde reservedele til, og har vanskeligt ved at kommunikere med kommunens øvrige systemer. Således er 41 ud af 70 i dag ude af funktion, jf. tabellen herunder og opfylder dermed ikke den færdselsregulerende funktion, som de er tiltænkt. Det drejer sig særligt om de teknisk komplicerede skoletavler (kombitavler), der viser "40 km/t / skole" i skoletiden og "Din Fart" den øvrige tid.

Oversigt over defekte digitale hastighedstavler

	Antal	defekte
Skoletavler (kombitavler)	41	29
Fartvisere "Din fart"	24	8
Hastighedstavler f.eks. 40 km/t	5	4
I alt	**70**	**41**

Med dette budgetnotat udskiftes 41 defekte skoletavler, og der afsættes midler til løbende drift af tavlerne, således at alle de digitale hastighedstavlers tekniske funktionalitet sikres fremadrettet.

Initiativet kan skaleres ned og op, således at skolevejstavler ved nogle skoler kan udskiftes til en stykpris på ca. 150.000. Tavlerne står altid i par, der regulerer begge færdselsretninger, så der vil være en minimumsudgift per skole på ca. 300.000 kr. plus afledt drift. Skaleres initiativet ned, vil stykprisen per skoletavle sandsynligvis stige, da mængderabat må forventes at blive mindre.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller bil- eller cykelparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter

En udskiftning af tavlerne vil bidrage til større tryghed og sikkerhed for især skolebørnene på de københavnske skoleveje. Initiativet understøtter dermed Københavns Kommunes *Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken*.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,4 mio. kr. i perioden 2022-2024. Initiativet har estimerede serviceudgifter på 1,9 mio. kr. i 2024 og frem til udskiftning af tavler (1,7 mio. årligt) samt intern styring og opfølgning – fx vedligehold af kalenderfunktion, myndighedsbehandling, logning af data (lovkrav om min. 1 år bagudrettet) og dialog med skole og politi (0,2 mio. kr. årligt).

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende frem til juni 2024.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Udskiftning af digitale tavler - skoleveje						
Udskiftning af digitale tavler	Anlæg	565	4.072	1.810		6.447
Udskiftning af digitale tavler – løbende fra 2024	Service			1.880	1.880	3.760
Udgifter i alt		**565**	**4.072**	**3.690**	**1.880**	**10.207**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 15% af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Projektet er kompliceret på grund af størrelse og den tekniske kobling til kommunens øvrige overvågning af signaler. Projektet indeholder teknologi, hvor udviklingen bevæger sig hurtigt. De tekniske løsninger kan derfor først fastlægges endeligt, når der bevilges midler til anlægsprojekterne. Derudover er det usikkert, hvor meget af de eksisterende installationer, der kan genbruges – som fx strømforsyning, fundament og lign.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgift							
- Projektering	2000	300	455	100		**855**	855*
- Udførelse	2000	200	3.145	1.500		**4.845**	4.845*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	65	472	210		**747**	*
Anlægsudgifter i alt –		**565**	**4.072**	**1.810**		**6.447**	**5.700***
Serviceudgifter							
- Løbende udskiftning fra 2024	1000			1.880	1.880	**3.760**	
Serviceudgifter i alt				**1.880**	**1.880**	**3.760**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

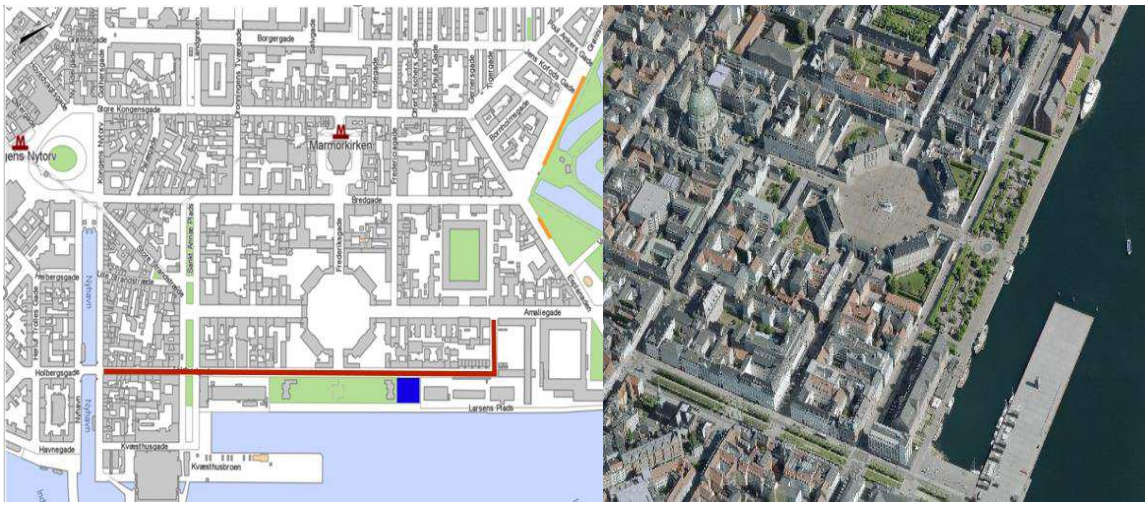
Høring

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 afsat midler til renovering af digitale hastighedstavler.

TM301 Fredeliggørelse af Toldbodgade, Indre By



Baggrund

I Overførselssagen 2020-2021 afgav parterne en hensigtserklæring om at fredeliggøre Toldbodgade med ensretning, cykelstier mv., og at midlerne hertil indgår i forhandlingerne om budget 2022. Parterne er endvidere enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen går i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen om at omdanne turistbusholdepladsen ved Amaliehaven til bilparkeringspladser, herunder ladestandepladser.

Indhold

Projektet indebærer en ensretning af Toldbodgade og etablering af cykelstier som løsning af problemet med, at turistbusser i Toldbodgade ikke overholder standsningsforbud samt holder i 2. position og derved spærrer for den øvrige trafik.

Permanent omdannelse af Toldbodgade (23,4 mio. kr. i anlæg)

For at gøre de trafikale forhold mere entydige og fremme trafiksikkerheden for cyklister på Toldbodgade foreslås det, at Toldbodgade ensrettes. Der etableres cykelstier i begge retninger, og vejprofilet for bilerne indskrænkes, så det ikke længere er muligt at passere, hvis et køretøj skulle holde stille i Toldbodgade. I bilag 1 fremgår henholdsvis nuværende og foreslåede vejprofiler i Toldbodgade samt kort over strækningen.

De turistbusser, der normalt benytter Toldbodgade til ulovlig parkering, henvises til Esplanaden og Grønningen, hvor der etableres tidsbegrænset busparkering i sommerperioden. Det foreslås, at der på Esplanaden og Grønningen samlet set omdannes 75 bilparkeringspladser til 24 busparkeringspladser mellem kl. 9-15 fra og med april til oktober. Der har tidligere været sæsonparkering for turistbusser på Grønningen, som kun blev benyttet i ringe grad. Ved at begrænse muligheden for parkering i Toldbodgade ved Amalienborg vil incitamentet til at benytte parkeringsmuligheder på Esplanaden og Grønningen være større. Tiltaget forventes at lede turistbusserne naturligt til de dedikerede busholdepladser og er drøftet som en mulig løsning med politiet. Politiet kan først give officielt samtykke til et projekt, når der er udarbejdet et projektforslag.

Jævnfør hensigtserklæringen fra Overførselssagen 2020-2021 skal det undersøges, om det er muligt at erstatte de eksisterende busholdepladser ved Amaliehaven med bilparkeringspladser og ladestandere. Dette kræver godkendelse fra Slots- og Kulturstyrelsen, da de ejer grunden, hvor busholdepladsen er placeret. Forvaltningen er

derfor i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen herom. Såfremt styrelsen ikke kan godkende løsningen, vil den eksisterende busholdeplads ved Amaliehaven blive bibeholdt.

Derudover vil omlægning af Toldbodgade betyde nedlæggelse af 99 bilparkeringspladser, heraf fem ambassadepladser og fire handicappladser. Handicap- og ambassadepladserne reetableres i de nærliggende sidegader. For de øvrige 90 nedlagte almindelige parkeringspladsers henvises der til parkeringskælderen under Kvæsthusmolen.

Vejstrækning	***Parkerings-zone***	***Antal pladser, der nedlægges <u>permanent</u> (forventet antal)***	***Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)***	***Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet***
Toldbodgade	*Grøn zone*	*99* inkl. ambassade og offentlig og privat handicapparkering*	*Mellem Nyhavn og Frederiksgade:* *kl. 12 - 123 %* *kl. 17 - 81 %* *kl. 22 - 110 %* *Fra Frederiksgade til Amaliegade:* *kl. 12 - 95 %* *kl. 17 - 58 %* *kl. 22 - 69 %*	*0*
Vejstrækning	***Parkerings-zone***	***Antal pladser, der nedlægges <u>midlertidigt</u> (forventet antal)***	***Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)***	***Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet***
Esplanaden	*Grøn zone*	*20 pladser bliver konverteret til tidsbegrænsede busholdepladser i sommerperioden.*	*kl. 12 – 93 %* *kl. 17 - 67 %* *kl. 22 - 73 %*	*0*
Grønningen	*Grøn zone*	*55 pladser bliver konverteret til tidsbegrænsede busholdepladser i sommerperioden.*	*kl. 12 – 101 %* *kl. 17 - 41 %* *kl. 22 - 37 %*	*0*

Løsningen for Toldbodgade indgår også i den kommende 'Handlingsplan for transport af turister', som Borgerrepræsentationen den 19. september 2019 vedtog, at Teknik- og Miljøforvaltningen har fået til opgave at udarbejde med inddragelse af Kultur- og Fritidsforvaltningen og Økonomiforvaltningen i samarbejde med turist- og transporterhvervene. I maj 2020 blev arbejdet med planen udskudt som en konsekvens af Covid-19-situationen og den faldende turisme. Handlingsplanen forventes at blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget samt Borgerrepræsentationen medio 2021.

Overordnede målsætninger og effekter

Anlægsprojektet forventes at forhindre ulovligt parkerede turistbusser og dermed forbedre fremkommelighed i Toldbodgade og give tydeligere trafikale rammer for både gående, cykler og biler og turistbusser i området omkring Amalienborg. Derudover giver projektet turistbusserne bedre mulighed for at parkere i Indre By.

Projektet understøtter desuden *Cykelstiprioriteringsplanen 2017–2025,* hvori Toldbodgade indgår som en højt prioriteret strækning.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,4 mio. kr. i perioden 2022-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til vedligeholdelse af skiltning og afmærkning.

Projektet forventes anlagt i oktober 2024 og ibrugtaget juni 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Anlæg af cykelstier, indsnævring af vejprofil på Toldbodgade samt omdannelse af parkeringspladser	Anlæg	1.188	1.244	20.697	311	**23.440**
Afledt drift	Service			50	50	**100**
Reduktion af parkeringsindtægter	Service			1.944	1.944	**3.888**
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter			-1.944	-1.944	**-3.888**
Udgifter i alt		**1.188**	**1.244**	**20.747**	**361**	**23.540**

Note: Anlægsestimatet er højere end i budgetnotat om samme projekt til Overførselssagen 2020-2021. Det skyldes forvaltningens erfaring med prisudviklingen på markedet i de opgaver, der udbydes i forbindelse med anlægsprojekter. Udbud og efterspørgsel på rådgiver- og entreprenørydelser bevirker, at priserne er steget mere end den generelle udvikling i økonomien, da der er ressourceknaphed på markedet, og denne tendens forventes at fortsætte.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. På grund af det smalle vejprofil kan være nødvendigt at ændre afspærringen flere gange under anlægsperioden for at kunne opretholde trafikken i den ene retning under anlægsarbejdet. Endvidere kan det blive nødvendigt at genoprette kantstene og ændre afvanding som følge af anlæg af cykelstien.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern)	TMU	2000	1.050	1.100	200	275	**2.625**	2.350*
- Udførsel (ekstern)	TMU	2000			18.100		**18.100**	

- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	138	144	2.397	36	**2.715**	*
Anlægsudgifter i alt			**1.188**	**1.244**	**20.697**	**311**	**23.440**	**2.350***
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			50	50	**100**	
Afledte serviceudgifter i alt					**50**	**50**	**100**	
Afledte servicemåltalseffekter								
- Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010			1.944	1.944	**3.888**	
Afledte servicemåltals-effekter i alt					1.944	1.944	**3.888**	
Finansposter								
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500			-1.944	-1.944	**-3.888**	
Finansposter i alt					-1.944	-1.944	**-3.888**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre By	X	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.

TM254 Fredeliggørelse af Nyhavns sydside – anlæg af cykelgade, Indre By

Baggrund
Der er til Budget 2022 blevet bestilt et budgetnotat om at omdanne Nyhavn til en cykelgade på strækningen fra Inderhavnsbroen frem til Holbergsgade, alternativt frem til Kgs. Nytorv.

Indhold
Dette budgetnotat omhandler en omdannelse af strækningen fra Inderhavnsbroens landing til Kongens Nytorv til cykelgade.

Princippet i en cykelgade er, at kørebanen er reserveret til cykler og små knallerter. Det betyder, at hastigheden er lav, og at cyklerne gives prioritet over for andre køretøjer, hvis kørsel er tilladt.

Det er ikke muligt at gøre Nyhavn helt bilfri, da der, jf. vejloven, stadig skal være tilladelse til ærindekørsel, renovationskøretøjer, beredskab og beboere på Nyhavn. Ved at omdanne Nyhavns sydlige side til en cykelgade, vil der stadig være mulighed for gennemkørende trafik, dog på cyklisternes præmisser. For at gøre gaden delvis bilfri, skiltes der med ærindekørsel tilladt under cykelgadetavlen.

Nyhavns sydside er i dag ensrettet for biltrafik i retning fra øst mod vest. Det eksisterende vejprofil består af københavnerfortov, bilparkering i båse, modstrømscykelbane, kørebane og promenade langs kajen.

For at sikre bedre krydsning mellem de forskellige trafikstrømme, udvides fortovet, og der etableres midterheller ved Inderhavnsbroens landing. Dette forbedrer trafiksikkerheden og trygheden blandt de bløde trafikanter, da fodgængerne får en mere direkte vej til broen. Desuden etableres svingbaner for cyklisterne fra broen og fra Havnegade.

Ensretningen ændres, og vejprofilet omdannes fra facade til kajkant, for at skabe plads til bredere fortov, så løsningen både tilgodeser de mange fodgængere og turister i Nyhavn og de mange cyklister på strækningen. De mange cyklister skyldes, at Nyhavn fungerer som en central cykelrute mellem Refshaleøen / Christianshavn / Amager og Indre By og samtidig er en del af den grønne cykelrute "Havneringen" og en del af Københavns

Kommunes PLUS-net for cykeltrafik. For at sikre en god byrumsmæssig og trafikal løsning kræver valget af den endelige udformning af cykelgaden afklaring og kortlægning af lokale ønsker og interesser, herunder lokaludvalg, beboere og erhvervsdrivende i Nyhavn. Udformningen kan f.eks. tage udgangspunkt i profilet fra nordsiden, hvor der både er plads til færdsel for bløde trafikanter, men også plads til byliv, herunder ophold.

Der vil i projekteringen blive taget højde for, at der skal friholdes mindst en 2,5 m. bred promenade langs kajkanten, jf. lokalplan for området. En fredning af kanalen betyder bl.a., at bolværkerne i Nyhavn er fredede, og at det ikke er muligt uden dispensation fra Fredningsnævnet at ændre på bolværker eller opsætte faste genstande som byinventar i kanalerne.

Forvaltningen vil fremlægge projektforslag med løsning for Teknik- og Miljøudvalget i foråret 2023.

Som en konsekvens af projektet nedlægges 27 almindelige bilparkeringspladser og én reserveret handicapparkeringsplads med nummertavle. Denne gendannes ved at konvertere en almindelig parkeringsplads til en handicapparkeringsplads i Holbergsgade, hvilket ikke giver længere gangdistance end i dag for den berørte borger.

Der er desuden tre taxi-holdepladser på strækningen. Disse forsøges i samarbejde med de store taxifirmaer erstattet 1:1 i det nærliggende område.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser før projekt	Zone/ udenfor zone	Belægnings -procent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
28	Grøn zone	Over 100 %	28	1

Projektet har ikke konsekvenser for træer. Mulighed for etablering af flere cykelparkeringspladser vil blive undersøgt i den videre projektering.

Budgetnotatet er gensidigt udelukkende med delprojekt 1 Nyhavn i budgetnotat*TM240 Forbedrede forhold for cyklister og fodgængere ved Inderhavnsbroen, Indre By*

Overordnede målsætninger og effekter
Projektet understøtter målet i Kommuneplan 2019 om at minimum 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025. Desuden understøtter projektet Byrumsstrategien for Nyhavnsområdet ved at friholde promenaden langs sydsiden til kulturelt og byliv.

Økonomi
Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,2 mio. kr. i perioden 2022-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2024 og 0,08 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Den afledte drift går til øget vintertjeneste, øget renhold samt drift og vedligehold af nyt byinventar.

Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i oktober 2024.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 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. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Fredeliggørelse af Nyhavn						
- Anlæg	Anlæg	294	452	6.435		7.181
- Afledt drift og vedligehold	Service			13	80	93
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			112	448	560
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster			-112	-448	-560
Udgifter i alt		**294**	**452**	**6.448**	**80**	**7.274**

Risikovurdering

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

Fredningsforhold, trafikmængder, lokale og kommercielle interesser samt områdets karakter som kulturarv er væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici. Derfor skal der afsættes tid og midler til afklaring og kortlægning af lokale ønsker og interesser og relevante forundersøgelser. Dette er inkluderet i tidsplanen.

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. – 2022 p/l)	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
Projektering (ekstern)	TMU	2000	260	400	170		830	830*
Udførsel	TMU	2000			5.520		5.520	
Bygherreomkostninger (intern)	TMU	2000	34	52	745		831	*
Anlægsudgifter i alt			**294**	**452**	**6.435**		**7.181**	**830***
Afledte serviceudgifter								
Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			13	80	93	
Afledte serviceudgifter i alt					**13**	**80**	**93**	
Afledte servicemåltals-effekter								
Reduktion af parkerings-indtægter	TMU	1010			112	448	560	
Afledte servicemåltals-effekter i alt					**112**	**448**	**560**	
Finansposter								

Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500			-112	-448	-560	
Finansposter i alt					**-112**	**-448**	**-560**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	x	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

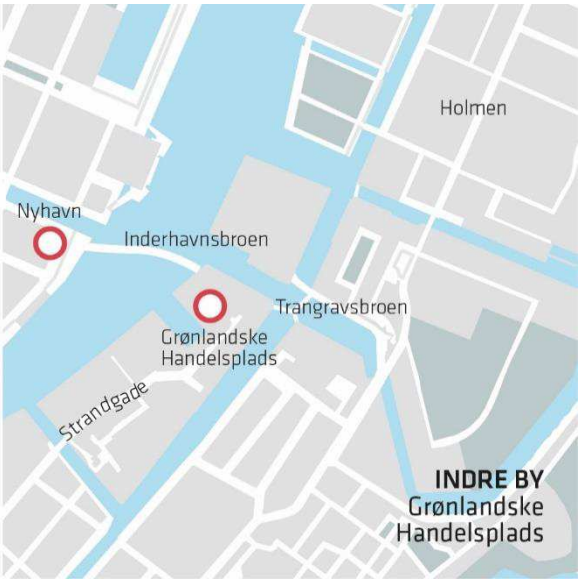
Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

TM240: Forbedrede forhold for cyklister og fodgængere på Inderhavnsbroen

TM240 Forbedrede forhold for cyklister og fodgængere ved Inderhavnsbroen, Indre By



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotatet om forbedrede forhold for cyklister og fodgængere ved Inderhavnsbroen til budget 2022

I Budget 2020 blev der afsat 0,6 mio. kr. til en foranalyse og skitsering af tiltag, som kan forbedre forholdene for cyklister og fodgængere ved Inderhavnsbroen.

Forvaltningen har i samarbejde med lokale interessenter, beboere, grundejere og lokaludvalg gennemført foranalysen med henblik på at øge fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for fodgængere og cyklister. Teknik- og Miljøudvalget tog foranalysen til efterretning 11. januar 2021.

Indhold

Efter Inderhavnsbroens åbning i 2016 er der opstået problemer med krydsende trafikanter på begge sider af broen. På broen passerer ca. 15.800 cyklister pr. døgn (årsdøgnstrafik 2018), hvilket er flere end de op til ca. 7.000, som broen oprindeligt blev projekteret til. Trafikken har medført udfordringer på begge sider af broen især mellem cyklister og krydsende fodgængere i Nyhavn og på Grønlandske Handelsplads samt mellem cyklister, der kører til eller fra cykelstien. Foranalysen viste ikke udfordringer med kapacitet eller afvikling af trafikken på selve broen.

For at øge fremkommeligheden for cyklister, mens tryghed og sikkerhed for både fodgængere og cyklister forbedres, anbefales det at anlægge to delprojekter. Et delprojekt på Nyhavnssiden og et delprojekt på Den Grønlandske Handelsplads. De to projekter kan anlægges uafhængig af hinanden. Anlægges de to projekter samlet er det muligt at reducere de økonomiske omkostninger i både projekterings- og anlægsfasen.

Initiativ 1. Nyhavn (3,0 mio. kr. i anlæg)

På Nyhavnsiden vendes ensretningen, så biltrafikken kommer til at gå fra Holbergsgade til Havnegade. Dette tiltag sikrer, at biltrafikken vil følges med cykeltrafikken fra Kgs. Nytorv, og dermed skabe bedre oversigtsforhold, når bilisterne skal svinge fra Nyhavn til Havnegade ved Inderhavnsbroen. Desuden anlægges en modstrømscykelbane ved

Nyhavn. Ved krydset Inderhavnsbroen/Havnegade/Nyhavn udvides fortovet således at der er bedre plads til fodgængere ligesom der etableres midterheller mellem cykelsti og fortov. Det medfører, at fodgængere vil have en mere direkte vej til broen, og der etableres hellearealer, så fodgængere og cyklister kan undvige hinanden. Desuden etableres svingbaner for cyklisterne fra broen og fra Havnegade.

Såfremt *TM254 Fredeliggørelse af Nyhavns sydside – anlæg af cykelgade* vedtages, vil dette delprojekt udgå og erstattes med projektet TM254, da de to projekter er gensidigt udelukkende.

Initiativ 2. Den Grønlandske Handelsplads (4,7 mio. kr. i anlæg)
På den Grønlandske Handelsplads udvides det eksisterende stiareal, så cykelstien kan udvides. Der anlægges et midterareal, som opdeler den dobbeltrettede cykeltrafik for at give fodgængere som krydser cykelstien bedre oversigtsforhold, og cykelstien forsynes med nedbremsningszoner, svingbaner og krydsningspunkter. Midterarealet er valgt frem for fodgængerovergang, da en fodgængerovergang vil vende prioriteten, så cyklisterne skal holde tilbage for fodgængerne. Det er ikke hensigtsmæssigt på dette sted.

For at reducere konflikter mellem cyklister og fodgænger etableres tre heller til fodgængere, og fodgængerarealet udvides. Herudover etableres cykelparkering mellem cykelstien og fodgængerarealet. De eksisterende 60 cykelparkeringspladser nedlægges og i stedet anlægges der 110-130 permanente cykelparkeringspladser. Desuden anlægges der et areal, der kan reserveres til 260-330 midlertidige cykelparkeringspladser. Dette vil afhjælpe problematikken med uhensigtsmæssig cykelparkering i området. Den videre projektering vil afgøre det præcise antal og placering.

Desuden anlægges der grønt i form af plantekummer med buske og små træer på Grønlandske Handelsplads.

Initiativ 1 og 2 samlet: Nyhavn og Den Grønlandske Handelsplads (7,1 mio. kr. i anlæg)
Begge projekter anlægges som beskrevet under hvert initiativ. Ved at anlægge de to projekter samlet opnås en besparelse på 0,6 mio. kr. i anlæg.

Ingen af projekterne har konsekvenser for bilparkering.

Der er ikke synergi ved at vedtage delprojekt Grønlandske Handelsplads og *TM254 Fredeliggørelse af Nyhavns sydside – anlæg af cykelgade*. Det skyldes, at de to projekter ikke kan følge samme tidsplan, da projektet beskrevet i TM254 først skal opstartes, mens delprojekt Grønlandske Handelsplads allerede er bearbejdet i foranalysen.

Overordnede målsætninger og effekter
Etablering af tiltag, som skal sikre bedre forhold for cyklister og fodgængere ved Inderhavnsbroen, understøtter målet i Kommuneplan 2019 om, at mindst 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025.

Økonomi
Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,2 mio. kr. i perioden 2022-2024. Heraf udgør plantekummer og beplantning 0,4 mio. kr. 2023.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt fra 2024 og frem, som vil gå til renhold og pleje af plantekummer og beplantning, nyt helleanlæg, vedligeholdelse af nye belægninger, cykelstativer og andet byrumsinventar samt vintertjeneste på nyt stiareal. Såfremt der fravælges grønt, skal driftsbeløbet nedskrives med 0,42 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.

Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 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. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. - Nyhavn						
- Anlæg	Anlæg	260	2.635	113		3.008
- Afledt drift og vedligehold	Service			5	5	10
Udgifter i alt, initiativ 1		**260**	**2.635**	**118**	**5**	**3.018**
Initiativ 2. Den Grønlandske Handelsplads						
- Anlæg	Anlæg	368	3.920	113		4.401
- Begrønning	Anlæg		350			350
- Afledt drift og vedligehold	Service			640	640	1.280
Udgifter i alt, initiativ 2		**368**	**4.270**	**753**	**640**	**6.031**
Synergi (besparelse) ved samtidig udførsel af de to initiativer						
- Anlæg	Anlæg	-232	-232	-113		-577
Synergi i alt		**-232**	**-232**	**-113**	**0**	**-577**
Initiativ 1 og 2 samlet (inkl. synergi)						
- Projektering og anlæg	Anlæg	396	6.323	113		6.832
- Begrønning	Anlæg		350			350
- Afledt drift og vedligehold	Service			645	645	1.290
Udgifter i alt, begge initiativer (inkl. synergier)		**396**	**6.673**	**758**	**645**	**8.472**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering for alle projekterne er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Inderhavnsbroen er en trafikeret forbindelse med mange cyklister og gående, og det vil være nødvendigt at lave en etapeopdelt anlægsfase.

Anlæg af tiltagene på Den Grønlandske Handelsplads kræver dispensation fra gældende lokalplaner, og at der indgås en frivillig aftale med private grundejere (Slots- og Kulturstyrelsen og Ejerforeningen Strandgade 102-108) eller alternativt gennemføres ekspropriation. Grundejerne stiller sig positiv over for forslaget. Den konkrete aftale om anvendelse af arealet til kommunalt brug skal fastlægges i forbindelse med den videre projektering. Forvaltningen har været i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen under foranalysen, men der er ikke indgået bindende aftale. Derfor er anlæg på privat grund stadig forbundet med en risiko i projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

(1.000 kr. – 2022 p/l)	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering, initiativ 1	2000	230	230	100		560	560*
- Udførsel, initiativ 1	2000		2.100			2.100	2.100*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	30	305	13		348	*
- Projektering, initiativ 2	2000	325	325	100		750	750 *
- Udførsel, initiativ 2	2000		3.100			3.100	3.100
- Begrønning, initiativ 2	2000		350			350	350*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	43	495	13		551	*
- Projektering, synergi ved samlet udførsel	2000	-205	-205	-100		-510	-510*
- Udgifter til bygherreorganisation, synergi ved samlet udførsel	2000	-27	-27	-13		-67	*
Anlægsudgifter i alt		**396**	**6.673**	**113**	**0**	**7.182**	**6.350***
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 1	1000			5	5	10	
- Vedligehold og afledt drift, initiativ 2	1000			640	640	1.280	
Afledte serviceudgifter i alt				**645**	**645**	**1.290**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	x	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

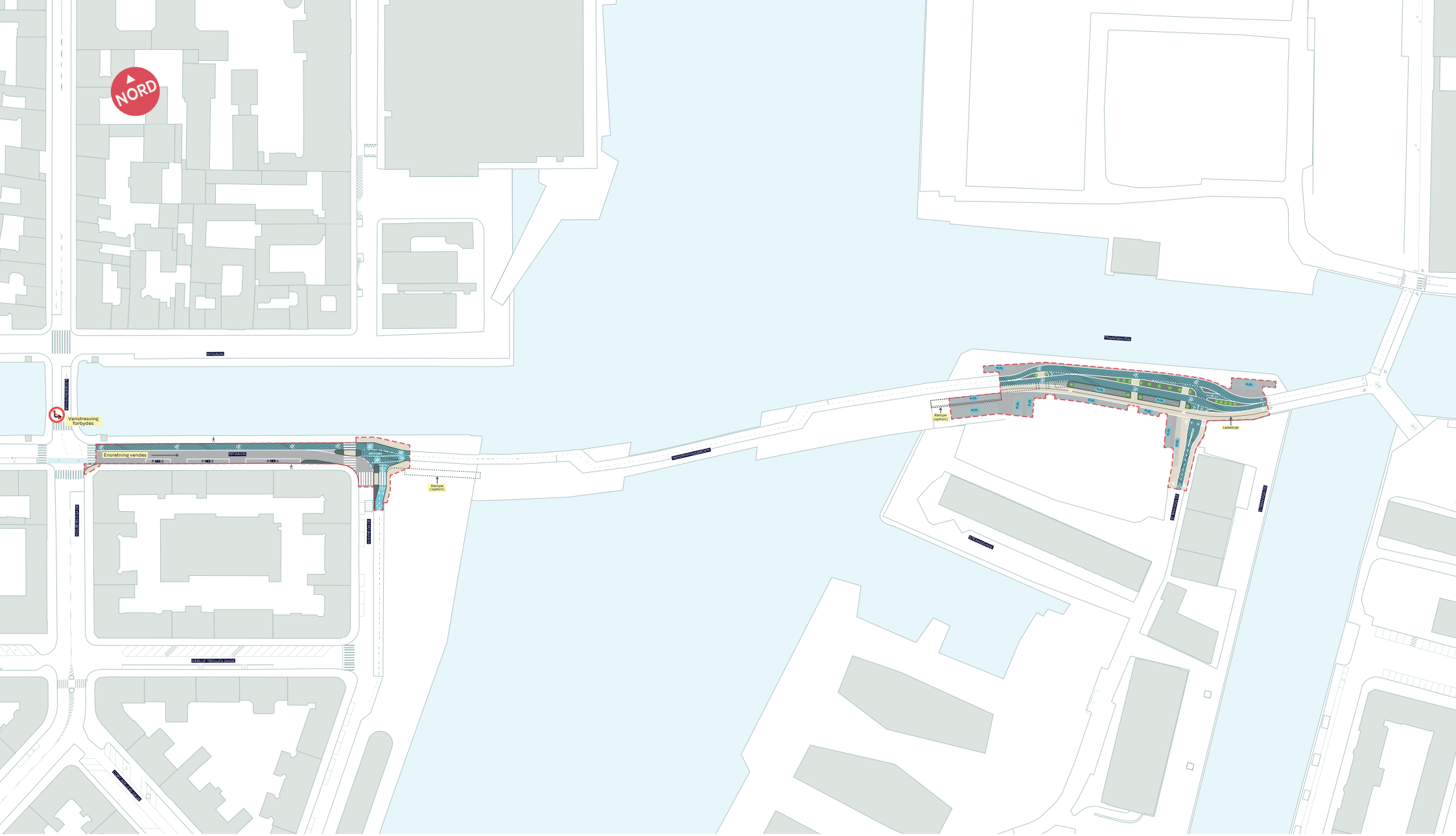
Tidligere afsatte midler

Der er i Budget 2020 afsat 0,6 mio. kr. til en foranalyse angående en forbedring af de trafikale forhold for cyklister og fodgængere.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**
Budget 2020	600
Afsatte midler i alt	**600**

Bilag

Bilag 1: Projektforslag for Inderhavnsbroen.



Anlægsområde

Fortov

Cykelsti

Cykelbane

Nye plantekummer (21 stk.)

Kørselsretning

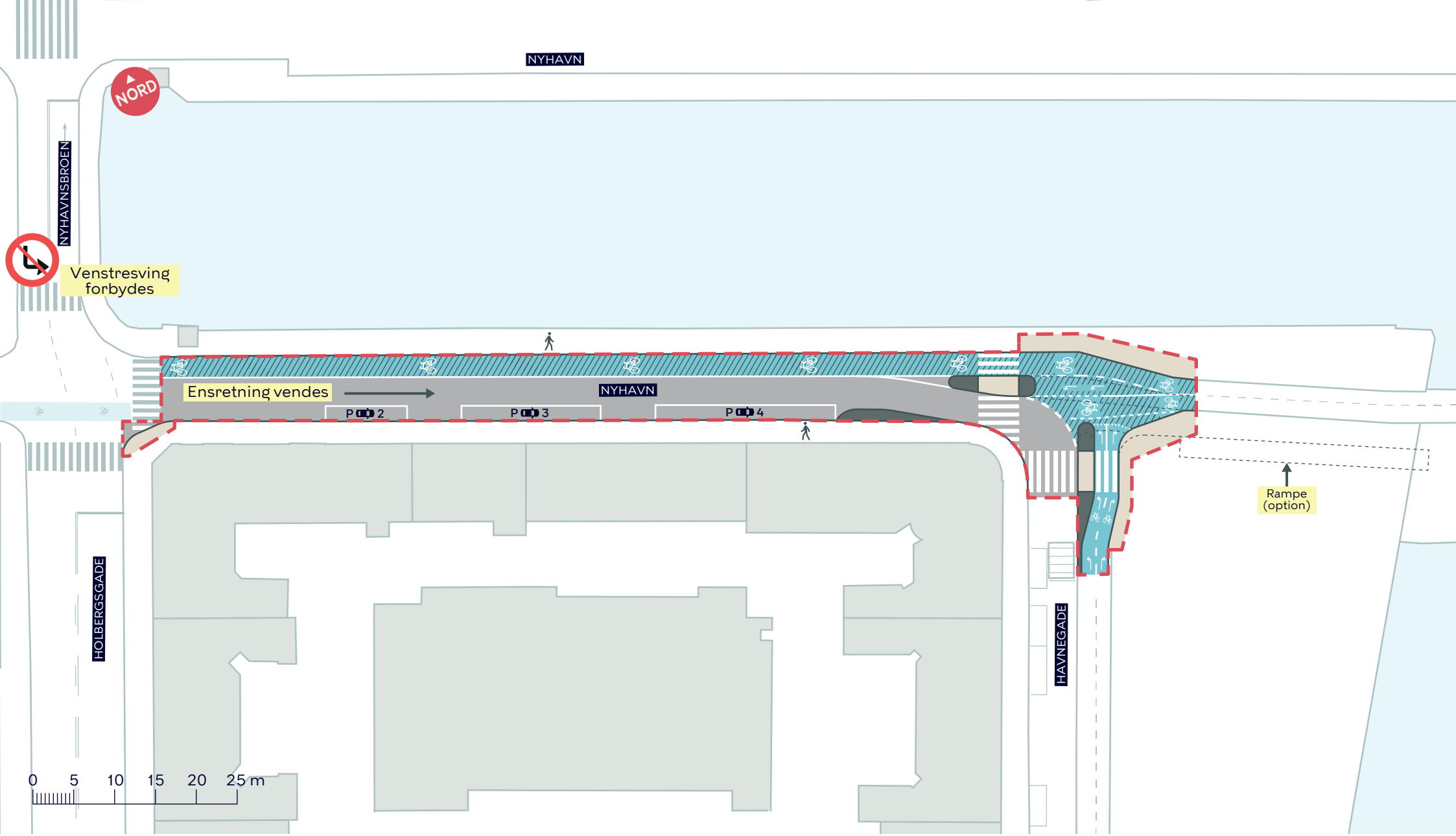
INDERHAVNSBROEN, FORBEDRING AF CYKELFORHOLD

Indre By

Projektforslag

BILAG 1 SAMLET

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Fortov

Cykelsti

Cykelbane

Kørselsretning

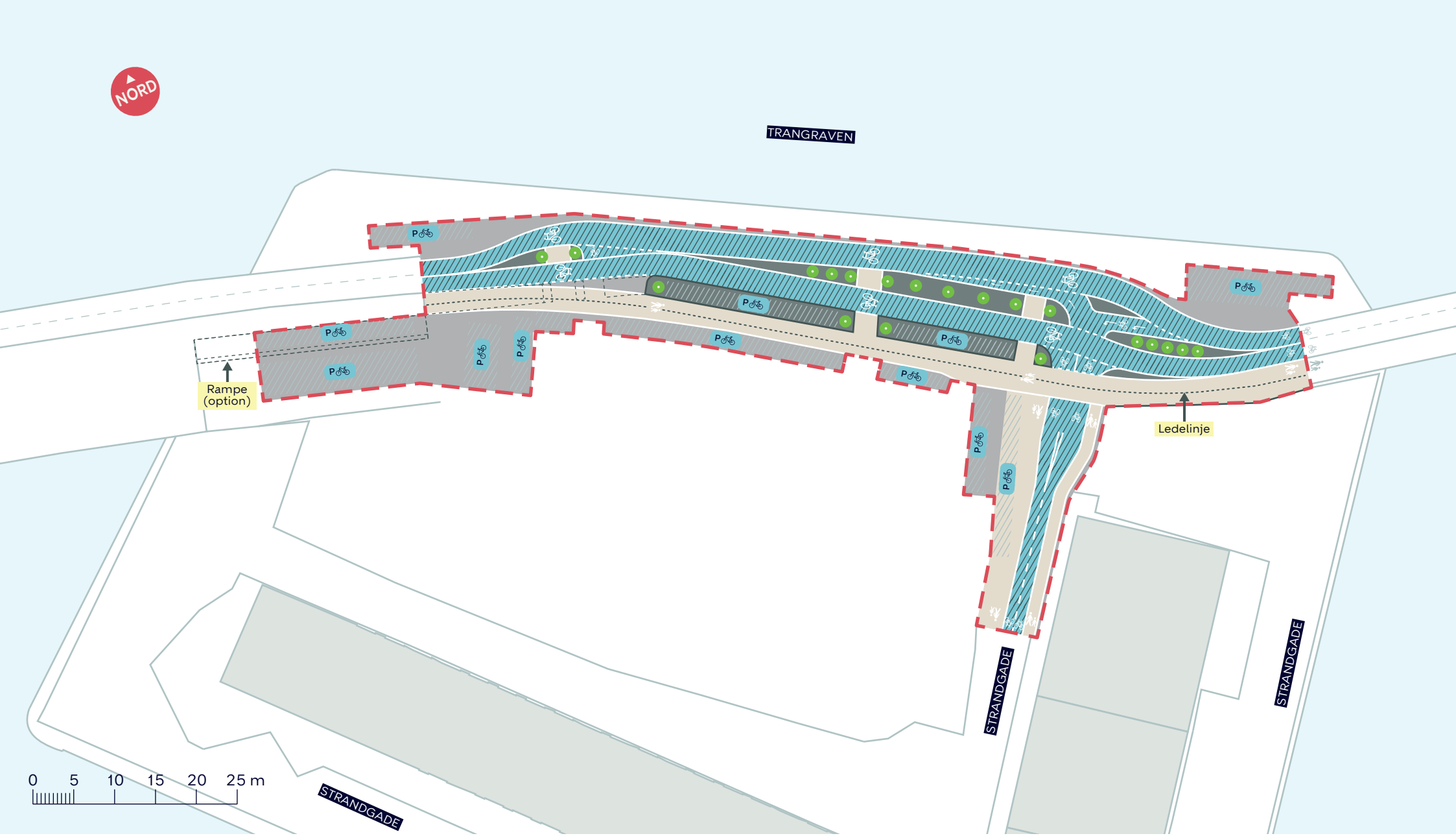
INDERHAVNSBROEN, FORBEDRING AF CYKELFORHOLD

Indre By

Projektforslag

BILAG 1A

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Fortov

Cykelbane

Nye plantekummer (21 stk.)

INDERHAVNSBROEN, FORBEDRING AF CYKELFORHOLD

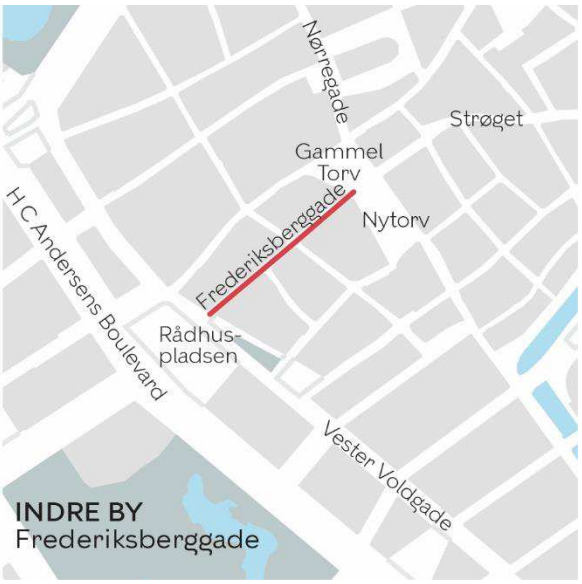
Indre By

Projektforslag

BILAG 1B

KØBENHAVNS KOMMUNE

TM269 Opgradering af Frederiksberggade (Strøget), Indre By



Baggrund
Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om en foranalyse af opgradering af Frederiksberggade (Strøget) og en pulje til omdannelse af gaden.

Indhold
Frederiksberggade, der er den del af Strøget, der løber fra Rådhuspladsen til Gammeltorv/Nytorv i Indre By Gaden anvendes primært af gående, men også til varelevering i tidsrummet kl. 04 til kl. 11. Gaden er præget af karrébebyggelse med erhverv i stueetagen og herover kontorer og beboelse. Gadens belægning er etableret i 2013 og er uden begrønning og uden mulighed for offentligt tilgængeligt ophold. På Rådhuspladsen og Gammeltorv/Nytorv er der mulighed for ophold.

Foranalyse af opgradering af Frederiksberggade (0,6 mio. kr. i anlæg)
Med udgangspunkt i, at gaden er en del af Middelalderbyens gågadenet samt gadens historiske og arkitektoniske kvaliteter, skal foranalysen fastlægge mulighederne for en fysisk opgradering af gadearealet af Frederiksberggade til et grønnere og mere attraktivt byrum med bedre belysning, ny belægning, træer og anden beplantning samt plads til ophold. Der er mange interessenter i gaden, herunder beboere, erhverv, udlejere (grundejere), turister, lokaludvalg, handelsstandsforening mv. Foranalysen inddrager alle relevante interessenter. Et attraktivt byrum skal være til gavn for alle gadens brugere og erhvervslivet.

Foranalysen vil forventeligt resultere i to forslag til opgradering af Frederiksberggade, der begge er i overensstemmelse med kommunens retningslinjer og kvalitetskrav: et forslag med en minimumsløsning, hvor der anlægges de elementer, der er midler til (se tilvalg 1) og et andet forslag med en stedsspecifik løsning, hvor alle elementer af foranalysen anlægges. Der indgår ikke midler til en stedsspecifik løsning i dette notat.

Foranalysen sker med udgangspunkt i initiativ fra *Foreningen Business Improvement District (BID) Frederiksberggade*, der repræsenterer 20 bygningsejere i Frederiksberggade. Foreningen ønsker, at Frederiksberggade skal blive en attraktiv handelsgade til glæde for borgere, turister og gadens handlende. Udover opgradering af

gaderummet har foreningen blandt andet udarbejdet et facadekatalog med forslag til facadeforbedringer.

Foranalysen vil indeholde:

- Indledende registreringer af de fysiske forhold, herunder egenartsanalyse, vandforhold (regnvand og skybrud), ledningsforhold og de geologiske forhold.
- Inddragelse af lokaludvalg, Foreningen BID Frederiksberggade og øvrige relevante interessenter
- Dialog med Foreningen BID Frederiksberggade om medfinansiering af projektet. Foreningen har tilkendegivet, at de er villige til at bidrage økonomisk til opgradering af gaderummet.
- Udarbejdelse af to konkret skitseforslag for et kommende anlægsprojekt i overensstemmelse kommunens retningslinjer, kvalitetskrav og stedets del af det sammenhængende gågadenet
- Udarbejdelse af to estimerede anlægs- og driftsbudget til to kommende konkrete anlægsprojekt samt overordnet tidsplaner

Foranalysens resultater og forslag til det videre arbejde fremlægges for Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2022 forud for forhandlingerne om Overførselssagen 2022-2023

Tilvalg. 1 Pulje til minimums opgradering af Frederiksberggade (7,9 mio. kr. i anlæg)
På baggrund af foranalysens forslag til minimumsløsning afsættes en pulje til minimums opgradering af Frederiksborggade, hvor der er fokus på belysning, belægning, begrønning og ophold.

Da der i dag ikke findes træer eller parkering, vil et kommende anlægsprojekt ikke have påvirkning af disse elementer.

Overordnede målsætninger og effekter
En foranalyse af omdannelse af Frederiksberggade vil skabe et grundlag for udarbejdelse af to konkrete projektforslag, der anviser hvordan Frederiksberggade kan blive et attraktivt byrum til gavn for gadens brugere og et erhvervsliv, der har været ramt af nedlukning og nedgang i antallet af turister som følge af Covid-19.

Tilvalget vil medføre, at Frederiksberggade kan opgraderes med minimumsløsninger.

Økonomi
Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2022. Foranalysen forventes afsluttet i december 2022.

Tilvalget har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,9 mio. kr. i perioden 2023-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2025 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. De afledte driftsmidler skal anvendes til øget drift og vedligehold af kommende byrumselementer. Projektet forventes ibrugtaget i april 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2025 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**

Foranalyse							
- Anlæg	Anlæg	600					600
Foranalyse i alt		**600**					**600**
Tilvalg: Pulje til minimumsopgradering af Frederiksberggade							
- Anlæg	Anlæg		509	4.366	2.997		7.872
- Afledt drift og vedligehold	Service				200	300	500
Tilvalg i alt		**0**	**509**	**4.366**	**3.197**	**300**	**8.372**
Udgifter i alt		**600**	**509**	**4.366**	**3.197**	**300**	**8.972**

Risikovurdering
For foranalysen er den overordnede risikovurdering, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg. For tilvalget er den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområde

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern)	2000	530					530	530*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	70					70	*
- Projektering (ekstern), tilvalg	2000		450	200	100		750	750*
- Udførsel (ekstern), tilvalg	2000			3.660	2.550		6.210	6.210*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg	2000		59	506	347		912	*
Anlægsudgifter i alt		**594**	**509**	**4.366**	**2.997**		**8.466**	**7.490***
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	1000				200	300	500	
Afledte serviceudgifter i alt					**200**	**300**	**500**	

Øvrige tekniske oplysninger
Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	X	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.

TM38 Toftegårds Plads, Valby – anlæg af ny plads

Baggrund

Toftegårds Plads er i dag utidssvarende og opleves ikke som et attraktivt byrum. Pladsen anvendes mest til passage, få arrangementer og indbyder ikke til ophold. Pladsen gennemgår i de kommende år en større udvikling til gavn for lokalområdet. Der vil således som følge af beslutning fra Budget 2019 og Budget 2021 blive bygget et nyt Valby Bibliotek på Toftegårds Plads. Der sigtes mod ibrugtagning af det nye bibliotek medio 2025. Med Budget 2019 blev der også afsat midler til istandsættelse af Valby Kulturhus. Istandsættelsen blev gennemført i 2020. Herudover etableres almene ungdomsboliger på et ikke endeligt besluttet tidspunkt. Disse projekter gennemføres af andre forvaltninger end Teknik- og Miljøforvaltningen.

I forbindelse med de kommende byggerier vil pladsen blive totalt omlagt, og pladsen kan ikke bestå, som den er i dag, da størstedel af pladsen vil blive byggeplads i forbindelse med opførsel af de nye byggerier.

Borgerrepræsentationen godkendte 24. juni 2020 en helhedsplan for pladsen, som udgør rammerne for de kommende bygninger og plads. Med baggrund i denne helhedsplan omfatter initiativet i dette budgetnotat projektering, konkretisering og anlæg af den sydlige del af Toftegårds Plads, som er den del af pladsen, der er omfattet af helhedsplanen.

Indhold

Den nye bydelsplads skal i fremtiden udgøre et centralt byrum og samlingspunkt for borgerne og være centrum for kulturelle arrangementer i Valby. Pladsen bliver omkranset af nyt bibliotek mod nord, to eksisterende kulturhuse mod øst (Valby Kulturhus og KraftWerket) og nye almene boliger mod syd samt et bakket grønt terræn med træer og anden beplantning.

Pladsen vil danne ramme for fremtidige kulturelle aktiviteter og oplevelser, større og mindre arrangementer samt ophold og være et lokalt mødested. Dette er et stort løft til stedet i forhold til pladsens nuværende stand og brug. Pladsen planlægges multifunktionel og kan rumme fra ét til flere arrangementer samtidigt.

Der er en stor afhængighed mellem anlæg af bibliotek, ungdomsboliger og selve pladsens byrum. En sammenhængende plads, der både fungerer til arrangementer og

kan løse de driftsmæssige behov for de fremtidige byggerier, forudsætter, at der arbejdes på én samlet pladsløsning for Toftegårds Plads. Dette også med henblik på udarbejdelse af den nye lokalplan for Toftegårds Plads, som er igangsat.

En samlende teglstensbelægning udgør pladsens gulv. Teglbelægningen er udformet, så den kan klare tung trafik på hele pladsen og diverse tunge elementer, der opstilles på pladsen i forbindelse med arrangementer. Dette sikrer, at biblioteket kan serviceres og gennemføre sin daglige drift, samt at der kan ske brandredning til alle kulturhuse på pladsen.

Grønne bakker med træer, beplantning og siddetrin vil sammen med bygningerne danne ramme om et springvand i belægningen. På dage med udendørs kulturelle arrangementer vil springvandet blive slukket, og belægningen kan omdannes til en scene. Under springvandet vil der være et underjordisk teknikkammer på 20 m^2.

Stedets bynatur og biodiversitet vil blive styrket med den nye beplantning, hvor forskellige træer, buske, bundplanter og løg udgør pladsens grønne elementer. For at styrke københavneridentiteten vil der blive opsat genkendeligt byudstyr, som blandt andet københavnerbænke og affaldsinventar. Herudover vil det traditionelle københavnerfortov omkranse pladsen. Pladsens belysning vil også blive opgraderet til nyt design, der understøtter trygheden og bylivet.

Anlægsprojektet er formuleret ud fra den politisk godkendte Helhedsplan juni 2020, som udgør rammerne for de kommende bygninger og plads og tager udgangspunkt i de formulerede ønsker og det, som er vist til de lokale borgere, interne brugere og Lokaludvalget ved borgermøder. Det er muligt at skalere projektet ved ændringer af de foreslåede elementer og indretning, såfremt der træffes fornyet politisk beslutning herom. Dette vil i praksis forudsætte en fornyet inddragelsesproces af Lokaludvalg, brugere og borgere.

I dag er der 40 træer på pladsen. Det forventes, at syv ud af disse 40 træer kan bevares efter byggeri af biblioteket og de almene boliger. Der vil derfor stå syv træer tilbage, når dette anlægsprojekt igangsættes. Som led i anlæg af pladsen vil der blive plantet 90 nye træer i bedre vækstmedie, så pladsens begrønning styrkes og dermed syner grønnere.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
7	0	90	97

På den fremtidige plads forventes der at blive etableret 177 cykelparkeringspladser svarende til det antal, der findes i dag, og som skal servicere de to kulturhuse og det nye Bibliotek. Cykelparkeringen vil blive fordelt i periferien af pladsen i forbindelse med naturlig ankomst til plads, bygninger, busstoppesteder og erhverv. Behovet for cykelparkering vil blive afdækket nærmere i det videre projektforløb. Således vil de kommende ungdomsboliger skulle etablere cykelparkering på egen matrikel. De 177 cykelparkeringspladser er lagt ind som projektforudsætning mhp. som minimum af fastholde status quo.

Der vil som konsekvens af anlægsprojektet skulle nedlægges 30 bilparkeringspladser. Der etableres 12 erstatningspladser i forbindelse med den nye adgangsplads mod ATP-bygningen. De 12 nye parkeringspladser skal servicere det nye bibliotek og ungdomsboligerne. Bilparkeringspladserne på pladsen anvendes i dag overvejende til afvikling af politiets køreprøver. Denne funktion ophører med omdannelse af pladsen.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægnings-procent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
30	Uden for zone	Under 80 %	18	12

Lokalplanarbejdet for området pågår med henblik på politisk indstilling i TMU, ØU og BR i løbet af 1. kvartal 2022. Lokalplanarbejdet vil blive koordineret med anlægsprojektet – og omvendt.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt 2. halvår 2024 indstilling om frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Overordnede målsætninger og effekter
Med den nye Toftegårds Plads tilgodeses bylivet, og bynaturen styrkes. Det er hensigten, at pladsen vil blive et centralt mødested for lokalområdet. Endvidere understøtter den ny plads Fællesskab Københavns målsætning om, at københavnerne skal opholde sig 20 % mere i byens rum.

Økonomi
Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 46,1 mio. kr. i perioden 2022-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. årligt fra 2026 og frem til drift og vedligehold af flere plantebede, mere byudstyr, flere bænke og mere belysning, hvortil kommer, at mere byliv og flere aktiviteter skaber mere affald og behov for mere renhold. Herudover vil springvandet have behov for afledt drift til løbende tjek, oprensning af vandflade samt tilsyn med vandets kvalitet, teknik, dysser mm.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2026 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings -område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Toftegårds Plads, anlæg af ny plads							
- Anlæggelse af plads	Anlæg	566	1.131	2.827	16.852	17.304	38.680
- Anlæggelse af springvand	Anlæg	226	339	810	2.884	3.111	7.370
- Afledt drift og vedligehold af plads	Service					600	600
- Afledt drift og vedligehold af springvand	Service					150	150
Udgifter i alt		**792**	**1.470**	**3.637**	**19.736**	**21.165**	**46.800**

Note: Omkostningsestimatet for anlæggelse af springvand er baseret på, at springvandet etableres som del af det samlede anlægsprojekt på pladsen. Hvis springvandet eventuelt besluttes etableret på et senere tidspunkt end selve pladsen, vil omkostningerne efter forvaltningens vurdering blive betydeligt højere.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 20 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Anlægsprojektet vurderes komplekst tidsplansmæssigt, da pladsen anlægges som noget af det sidste. Opstart og færdiggørelse af pladsens anlægsarbejder er afhængig af, at byggerierne af bibliotek og ungdomsboliger færdiggøres.

Jordbundsundersøgelser, foretaget i forbindelse med forundersøgelser i forbindelse med biblioteksbyggeriet, viser, at jorden er forurenet med slagger efter datidens erhverv; sporvogns- og busholdeplads. Der vil i forbindelse med arbejderne ske en udskiftning af den forurenede jord, der berøres anlægsmæssigt og ifølge miljømyndighederne skal udskiftes. På pladser med tidligere bus- og sporvognsdrift er erfaringen, at der ligger skjulte sporvognsskinner, som er nødvendige at fjerne, hvilket er dyrt, men nødvendigt oprydningsarbejde i forbindelse med etablering af den nye plads.

Omfanget og håndteringen af sporvognsskinner samt indhold af slagger eller anden jordforurening udgør en økonomisk og tidsmæssig risiko. Endvidere er arbejdet i forbindelse med etablering af springvand med tilhørende teknikrum erfaringsmæssigt forbundet med en større usikkerhed, da flere ukendte faktorer dukker op under forløbet, herunder forventede prisstigninger på materialer og transport.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	Bevil-ling	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern), plads	2000	500	1.000	1.000	1.000	800	4.300	**2.000***
- Udførsel (ekstern), plads	2000			1.500	13.900	14.500	29.900	
- Udgifter til bygherreorganisation, plads	2000	66	131	327	1.952	2.004	4.480	*
- Projektering, springvand (ekstern)	2000	200	300	300	250	150	1.200	**650***
-Udførsel, springvand (ekstern)	2000			416	2.300	2.600	5.316	
- Udgifter til bygherreorganisation, springvand	2000	26	39	94	334	361	854	*
Anlægsudgifter i alt		**792**	**1.470**	**3.637**	**19.736**	**20.415**	**46.050**	**2.650**
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift, plads	1000					600	600	
- Vedligehold og afledt drift, springvand	1000					150	150	
Afledte serviceudgifter i alt						**750**	**750**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	X	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 pladsen, kun til bibliotek og renovering af kulturhus.

Bilag

TOFTEGÃ-RDS PLADS_20200120_helhedsplan.indd (kk.dk)

ØK38 Udredning af BRT og letbane mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads via Tingbjerg

Baggrund

Siden 2012 har Københavns Kommune i samarbejde med Region Hovedstaden og Gladsaxe Kommune undersøgt mulighederne for en letbane mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads via Tingbjerg. I september 2014 blev et forstudie af letbanen afrapporteret til Borgerrepræsentationen, og i november 2018 blev en udvidet screening af letbanen afrapporteret til Borgerrepræsentationen. Ved behandlingen i 2018 blev det besluttet, at Økonomiforvaltningen skulle indlede en dialog med Gladsaxe Kommune, Region Hovedstaden og staten om finansiering og igangsættelse af en udredning af en letbane. I Kommuneplan 19 indgår det, at der skal arbejdes på at etablere letbanen mellem Nørrebro St. og Gladsaxe, og at der som supplement til letbaneundersøgelsen skal undersøges en BRT-forbindelse til Tingbjerg som den primære løsning for forbindelse til Tingbjerg.

I statens aftale "Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035" fra den 28. juni 2021 indgår midler til undersøgelse og medfinansiering af anlæg af en letbane på Frederikssundsvej. En BRT-løsning er ikke nævnt i aftalen, men det indgår, at endelig beslutning vil skulle træffes på grundlag af videre undersøgelser og efter dialog med de lokale parter. I statens aftale indgår også midler til undersøgelse og medfinansiering af anlæg af en BRT-løsning på linje 200S, som krydser igennem Husum.

Formålet med en letbane er at sikre en højklasset forbindelse mellem letbanen i Ring 3 (åbner i 2025) og Cityringen ved Nørrebro St., og skabe bedre kollektiv trafikbetjening i Brønshøj-Husum. Derudover skal letbanen understøtte en positiv udvikling i Tingbjerg, som af staten er udpeget som en hård ghetto.

På baggrund af bevilling af 3 mio. kr. i budget 2020, er Vejdirektoratet, i samarbejde med Københavns Kommune, på nuværende tidspunkt ved at udarbejde en VVM for en vejforbindelse fra Bystævneparken til Tingbjerg som krævet af staten for at godkende Udviklingsplan for Tingbjerg-Utterslevhuse. Vejforbindelsen vil være forberedt til letbane/BRT.

Næste skridt i letbaneprojektet er en detaljeret udredning, hvor også muligheden for et BRT-system undersøges, som besluttet i Kommuneplan 19. Det er endnu uafklaret, hvorvidt Region Hovedstaden ønsker at engagere sig i et videre udredningsarbejde, men det er relevant, da Region Hovedstaden medfinansierer letbanen i Ring 3 og er ansvarlig for linje 350S, der betjener Frederikssundsvej. Gladsaxe Kommune har tidligere afsat 1 mio. kr. til udredningsarbejdet. Staten har som nævnt afsat midler til undersøgelse af letbane.

Indhold

I de hidtidige letbaneundersøgelser er der undersøgt mere end 10 forskellige linjeføringer, deres økonomi, passagerpotentiale mm.

Undersøgelserne viser, at en letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro St. via Tingbjerg og Frederikssundsvej vil have ca. 48.000 daglige passagerer svarende til knap 15 mio. passagerer årligt. Letbanen forventes at koste ca. 3 mia. kr. at anlægge og have et nettodriftsoverskud på ca. 15 mio. kr. årligt. Samtidig forventes den at have en positiv effekt på udviklingen af Tingbjerg, og en letbane indgår i byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum.

Strækningen vil også kunne betjenes af en BRT (Bus Rapid Transit), som er et system, hvor busserne kører adskilt fra den øvrige trafik i eget spor. BRT har ikke været undersøgt i de tidligere letbaneanalyser, men Københavns Kommune har i 2009 fået udarbejdet en analyse af et BRT-system på Frederikssundsvej. Dette blev imidlertid ikke besluttet på grund af lokal modstand. I stedet blev der besluttet et mindre omfattende busfremkommelighedsprojekt, der er gennemført.

Et udredningsarbejde vil have et større detaljeringsniveau end de tidligere undersøgelser. Udredningsarbejdet vil i videst mulige omfang bygge videre på de tidligere letbaneanalyser, hvad angår linjeføring, stationsplacering mv. BRT-delen vil blive undersøgt grundigere ift. vurderinger og analyser af forventede rejsetider, passagereffekter, passagerkapaciteten i BRT-anlægget, da det ikke er undersøgt siden 2009. Undersøgelserne vil bl.a. omhandle emner som det omkringliggende byrum, kapacitet, sammenhæng med øvrig trafik, fodgængere og cyklister samt muligheden for en forlængelse fra Nørrebro St. til Nørreport St. således som det indgår i Kommuneplan 19. For letbanen skal det også undersøges om kontrol- og vedligeholdelsescentret for letbanen i Ring 3, kan anvendes til en letbane på Frederikssundsvej, samt hvad der teknisk og arealmæssigt kan være af alternativer.

På baggrund af udredningen vil parterne kunne træffe en principbeslutning om etablering af en BRT- eller letbaneforbindelse, hvorefter næste skridt vil være at udarbejde en VVM-undersøgelse af den valgte løsning.

I Københavns Kommune vil Økonomiforvaltningen være projektejer, og opgaven vil blive gennemført i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen samt betalende parter (staten, Gladsaxe Kommune og evt. Region Hovedstaden). Det er en forudsætning for udredningen, at staten og Gladsaxe Kommune deltager som betalende part.

Metroselskabet og Movia forventes at fungere som rådgivere. I de tidligere letbaneundersøgelser har der været nedsat en følgegruppe bestående af medlemmer fra de relevante lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådet. En tilsvarende gruppe forventes nedsat igen for at sikre relevant, lokal inddragelse i projektet.

Videre undersøgelse af BRT på linje 200S

Movia udarbejdede i 2020 en undersøgelse af mulighederne for en BRT på linje 200S, der kører fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads via Islevhusvej, Frederikssundsvej og Mørkhøjvej. Økonomiudvalget blev orienteret om resultaterne den 10. november 2020. Movias undersøgelse viste, at indpasningen af et fuldt BRT-system på

strækningen i København vil betyde nedlæggelse af mere end 100 parkeringspladser og ekspropriation af en række private haver på Islevhusvej.

Flere af kommunerne på linje 200S har valgt at gå videre med arbejdet, og i statens aftale "Udmøntning af investeringsmidler i bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035" fra juni 2021 er der afsat midler til statslig medfinansiering af en BRT på linje 200S. Det er ikke afklaret, om staten finansierer de yderligere undersøgelser fuldt ud, eller om det kræver kommunal medfinansiering. Movia har henvendt sig til Københavns Kommune for at høre, om Københavns Kommune ønsker at deltage i arbejdet.

Økonomiforvaltningen anbefaler, at Københavns Kommune deltager i arbejdet, for at sikre kommunens interesser, herunder, hvordan BRT-systemet bedst muligt kan indpasses fysisk på strækningen i København, evt. med mindre indgribende foranstaltninger end i en fuld BRT-løsning. Da ruten for denne BRT også omfatter Brønshøj-Husum, vil det være hensigtsmæssigt at arbejdet koordineres med undersøgelsen af en BRT eller letbane på Frederikssundsvej. Det nærmere indhold af undersøgelsen vil blive aftalt mellem parterne i et kommissorium, som vil blive forelagt Økonomiudvalget til orientering.

Økonomi

Udarbejdelse af udredningen af BRT og letbane forventes at koste ca. 16 mio. kr., hvoraf Københavns Kommunes andel forventes at udgøre 6–7,5 mio. kr. Den præcise fordeling skal dog aftales med staten, Gladsaxe Kommune og evt. Region Hovedstaden. Der vil først være endelig klarhed over indhold, fordelingsnøgler mv., når kommissorier er udarbejdet, og alle parter har afsat finansiering. Teknik- og Miljøforvaltningens deltagelse i projektet finansieres med i alt 0,7 mio. kr.

Med hensyn til videre undersøgelser af BRT for 200S, har Movia oplyst, at hvis staten kræver kommunal medfinansiering af undersøgelserne, vil Københavns Kommunes andel være ca. 0,5 mio. kr.

Tabel 1 – Udredning af BRT og letbane

1.000 kr., 2022 p/l	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Udredning af letbane og BRT mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads via Tingbjerg	Anlæg	500	3.500	3.500	0	**7.500**
Projektmedarbejdere i TMF	Service	80	330	320	0	**730**
Udgifter i alt		**580**	**3.840**	**3.840**	**0**	**8.260**

Tabel 2 – Screening af BRT på linje 200S

1.000 kr., 2022 p/l	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Deltagelse i screening af BRT på linje 200S	Anlæg	500	0	0	0	**500**
Udgifter i alt		**500**	**0**	**0**	**0**	**500**

Risikovurdering og proces

Det præcise indhold i udredningen af BRT og letbane vil blive fastlagt i et kommissorium mellem parterne. Hvis de andre parter har ønsker til kommissoriet, der ikke er medregnet i dette budgetnotat, kan det blive nødvendigt med yderligere midler fra Københavns Kommune. Det forventes at tage to år at gennemføre udredningen fra det tidspunkt, der er indgået aftale om kommissorier, og udredningen er finansieret og igangsat.

Det nærmere indhold af screeningen af BRT for 200S vil blive aftalt mellem parterne i et kommissorium, som vil blive forelagt Økonomiudvalget til orientering.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3 – Udgifter til anlæg og service

1.000 kr., 2022 p/l	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Udredning af letbane og BRT mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads via Tingbjerg	ØU	3126 - Økonomisk forvaltning, anlæg	500	3.500	3.500	0	**7.500**
Deltagelse i screening af BRT 200S	ØU	3126 - Økonomisk forvaltning, anlæg	500	0	0	0	**500**
Anlægsudgifter i alt			**1.000**	**3.500**	**3.500**	**0**	**8.000**
Projektmedarbejdere	TMU	1000 - Ordinær drift	80	340	340	0	**760**
Serviceudgifter i alt			**80**	**340**	**340**	**0**	**760**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

1.000 kr., løbende p/l	**2015**	**2016**	**2017**
Budgetaftale 2015	2.000	3.000	1.000
Afsatte midler i alt	**2.000**	**3.000**	**1.000**

TM60 Renoveringer af almene boliger (fysiske helhedsplaner)

Baggrund

Et flertal i Folketinget indgik i foråret 2020, i lyset af COVID-19 og som led i indsatsen for den grønne omstilling, en grøn boligaftale med det formål at igangsætte en ekstraordinær og hurtig afvikling af Landsbyggefondens venteliste af store renoveringsprojekter (fysiske helhedsplaner).

Der er tale om en helt ekstraordinær stigning i fysiske helhedsplaner. Frem mod 2026 skal Teknik- og Miljøforvaltningen behandle de 42 fremrykkede renoveringer sideløbende med i gennemsnit 6 nye store renoveringsprojekter om året. Der blev i Overførselssagen 2020-2021 afsat en ét-årig bevilling til sagsbehandling af de fremrykkede helhedsplaner, men da opgaven strækker sig frem til 2025, udestår der således fortsat et behov for at kunne yde sagsbehandling.

Såfremt der ikke afsættes midler, vil Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kunne sikre rettidig sagsbehandling af de fysiske helhedsplaner til at kunne indfri intentionerne i den grønne boligaftale. Ligesom det er afgørende for ikke at måtte nedprioritere sagsbehandlingen af øvrige almene renoverings-, og nybyggeriprojekter samt tilsynsopgaver.

Økonomisk betyder fremrykningen af renoveringsprojekterne, at kommunens bidrag til projekterne i form af lån til kapitaltilførsel øges i 2020 og 2021 i forhold til det forventede. Der blev i Overførselssagen 2020-2021 afsat 3 mio. kr. til kapitaltilførsel til de fremrykkede renoveringer. Sammen med Teknik- og Miljøforvaltningens nuværende pulje til kapitaltilførsel er forventningen, at kommunen kan medfinansiere de fremrykkede renoveringsprojekter. Konsekvensen er dog, at kommunen ikke kan medfinansiere nye renoveringsprojekter fra 2024 og frem. Derfor er der behov for at genopfylde puljen til kapitaltilførsel.

Med dette budgetnotat søges derfor midler til medarbejderressourcer i perioden 2022-2025 til at behandle de fremrykkede renoveringer og midler til kapitaltilførsel til gennemførelse af nye store almene renoveringsprojekter i perioden 2024-2026.

Indhold

Med dette budgetnotat søger Teknik- og Miljøforvaltningen 7,4 mio. kr. til medarbejderressourcer til at eksekvere den øgede sagsmængde i perioden 2022-2025

og 12,5 mio. kr. til kapitaltilførsel til fysiske helhedsplaner i perioden 2024-2026. Der er tale om sagsbehandling i henhold til Almenboligloven og til de efterfølgende byggesager og mulige lokalplaner.

Rettidig sagsbehandling af fysiske helhedsplaner (7,4 mio. kr. i 2022-2025)
Der er tale om en helt ekstraordinær stigning i fysiske helhedsplaner. Frem mod 2026 skal Teknik- og Miljøforvaltningen behandle de 42 fremrykkede renoveringer sideløbende med i gennemsnit 6 nye store renoveringsprojekter om året. Teknik- og Miljøforvaltningens har i foråret 2021 gennemført en budgetanalyse, der viser, at forvaltningen har behov for flere medarbejderressourcer for at kunne gennemføre de ekstraordinære opgaver, som følger af den grønne boligaftale.

For at sikre rettidig behandling af de fremrykkede renoveringer viser budgetanalysen, at det er nødvendigt at afsætte to årsværk. De to årsværk reduceres til et i 2025, da størstedelen af arbejdet på det tidspunkt forventes gennemført.

Derudover ønskes der afsat to årsværk til byggesagsbehandling til at eksekvere den forøgede mængde af byggetilladelser og til at behandle den planlovsmæssige side af de ekstra byggesager. Til denne indsats er der behov for to årsværk i 2022 og 2023. De to årsværk reduceres til ½ årsværk i 2024, da størstedelen af byggesagsbehandlingen på det tidspunkt forventes gennemført.

Tabel 1. Rettidig håndtering af meropgaver i perioden 2022-2025

Årsværk	2022	2023	2024	2025
Sagsbehandling	2	2	2	1
Byggesagsbehandling	2	2	0,5	0
I alt	**4**	**4**	**2,5**	**1**

Kapitaltilførsel (12,5 mio. kr. i 2024-2026)
Kommunen skal som myndighed godkende de almene boligorganisationers fysiske helhedsplaner og typisk stille (re)garanti for realkreditbelåningen og yde lån til en kapitaltilførsel i form af et rente- og afdragsfrit lån. Lånet tilbagebetales, når Landsbyggefonden vurderer, at afdelingen har mulighed for det. Kapitaltilførsler bidrager til at fastholde huslejen på et niveau, der forsat er til at betale efter renoveringen. Både boligorganisationen, Landsbyggefonden ved Landsdispositionsfonden, realkreditinstituttet og kommunen medvirker til kapitaltilførslen. Kommunens andel udgør 1/5.

Landsbyggefonden kan betinge ydelse af støtte af kommunens deltagelse i en kapitaltilførsel jf. almenboligloves § 96, og da kommunen først kan give tilsagn, når der er dækning for tilstrækkelige kapitaltilførselsmidler, er der behov for en yderligere tilførsel til renoveringer fra 2024 og frem. Hvis ikke kommunen kan eller vil bidrage til kapitaltilførslen risikerer Landsbyggefondens medfinansiering (støtte) at falde, og renoveringen må opgives.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen vil sikre, at kommunen kan medvirke til at indfri målsætningerne i den grønne boligaftale om at få gang i samfundsøkonomien og beskæftigelsen som følge af coronakrisen. Derudover vil indsatsen medvirke aktivt til den grønne omstilling af boligmassen i København og til at indfri målsætningerne i kommunens klimaplan, da der i projekterne er fokus på energieffektivisering og energibesparelser.

Indsatsen vil bidrage til at indfri ønsket fra Almenboligaftalen 2019 (BR 20. juni 2019) mellem Københavns Kommune og Danmarks Almene Boligers 1. kreds om et København uden udsatte byområder med tilhørende forpligtelse om at investere i blandt andet renoveringer. Ligeledes bidrager indsatsen til, at der fortsat sikres adgang til gode, billige boliger, som ønsket i Almenboligaftalen.

Endelig vil indsatsen bidrage til at opfylde målsætningen i Politik for Udsatte Byområder om, at boligerne i de udsatte byområder skal være grundlæggende attraktive og have en kvalitet, der svarer til resten af byen.

Økonomi

Rettidig sagsbehandling af fysiske helhedsplaner
Til at sikre rettidig sagsbehandling af de fysiske helhedsplaner søges der om 7,4 mio. kr. i serviceudgifter i perioden 2022-2025

Kapitaltilførsel
Initiativet har estimerede udgifter til finansposter på 12,5 mio. kr. til at dække kommunens andel af kapitaltilførsel til kommende renoveringer i perioden 2024-2026. Landsbyggefonden har endnu ikke fastsat kapitaltilførslen for de kommende renoveringer. Det økonomiske behov til kapitaltilførsler i 2024-2026 er derfor baseret på en opgørelse over det resterende budget til kapitaltilførsler samt en forventning om seks sager årligt med en kapitaltilførsel på gennemsnitligt 840.000 kr. pr. sag. Det gennemsnitlige forbrug pr. sag er beregnet ud fra forbruget i perioden 2012- 2020. I denne periode har Borgerrepræsentationen godkendt 55 renoveringer med kapitaltilførsler til i alt 46,2 mio. kr.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Rettidig sagsbehandling	Service	2.552	2.552	1.634	664		**7.402**
Kapitaltilførsel	Finansposter			2.500	5.000	5.000	**12.500**
Udgifter i alt		**2.552**	**2.552**	**4.134**	**5.664**	**5.000**	**19.902**

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Rettidig sagsbehandling	1000	2.552	2.552	1.634	664		**7.402**
Kapitaltilførsel	2500			2.500	5.000	5.000	**12.500**
Udgifter i alt		**2.552**	**2.552**	**4.134**	**5.664**	**5.000**	**19.902**

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

Teknik- og Miljøforvaltningen fik i Budget 2013 afsat 50 mio. kr. blandt andet til at dække kommunens bidrag til kapitaltilførsler. Af de 50 mio. kr. resterer 15,3 mio. kr. I Overførselssagen 2020-2021 blev der afsat yderligere 3,0 mio. kr. til kapitaltilførsel.

I Overførselssagen blev der desuden afsat 1,6 mio. kr. i 2021 til sagsbehandling af de fremrykkede renoveringer.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**(..)**	**2021**
Budgetaftale 2013	30.000	10.000	5.000	5.000		
Overførselssagen 2020-2021 (service)						1.600
Overførselssagen 2020-2021 (kapitaltilførsel)						3.000
Afsatte midler i alt	**30.000**	**10.000**	**5.000**	**5.000**		**4.600**

TM104 Ramper på trappe ved krydset Kampmannsgade/Vester Søgade ved De Indre Søer

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på opsætning af ramper på trapperne ved gangarealet langs De Indre Søerne i krydset Kampmannsgade/Vester Søgade.

Indhold

Hvis man som gangbesværet eller kørestolsbruger ønsker at gå rundt om Skt. Jørgens Sø, er der tre trapper i krydset af Kampmannsgade og Vester Søgade, uden ramper, der gør det svært for kørestole og rollatorer at passere. Herfra er der 180 meter til en trappe med rampe. Ligesom ved de to lange trapper ned til Kampmannsgade/Danasvej, kan der laves ramper på de tre korte trapper ned til Søerne, så gangbesværede/kørestolsbrugere kan bevæge sig ubesværet rundt om begge dele af Skt. Jørgens Sø.

Scenarie 1. Granitramper (0,12 mio. kr. i service i 2021 og 0,01 mio. kr. årligt fra 2022 og frem)
Med dette scenarie etableres granitramper på de tre korte trapper. Granitramperne passer visuelt og æstetisk ind med de eksisterende trapper og er af samme slags som ramperne ved de to lange trapper ned til Kampmannsgade.

Udgifterne pr. granitrampe er estimeret til ca. 40.000 kr. pr. styk. Derudover afsættes der midler til vedligeholdelse og årligt afledt drift.

Scenarie 2. Asfaltramper (0,06 mio. kr. i service i 2021 og 0,01 mio. kr. årligt fra 2022 og frem)
Med dette scenarie etableres asfaltramper på de tre korte trapper. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at asfaltramperne ikke vil passe lige så godt ind i byrummet som granitramperne, da disse passer bedre til stedets historie og udtryk.

Udgifterne pr. asfaltrampe er estimeret til ca. 20.000 kr. pr. styk. Derudover afsættes der midler til vedligeholdelse og årligt afladt drift.

Overordnede målsætninger og effekter

Flere ramper på trapperne kan bidrage til at byen er mere fremkommelig og vil understøtte målsætningen i *Fællesskab København* om, at 90% af københavnerne oplever, at det er nemt at komme rundt i byen.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,12 mio. kr. i 2021 og estimerede afledte serviceudgifter på 0,01 mio. kr. årligt i 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtages ultimo 2021.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Granitramper							
Etablering af tre ramper	Service	120					120
Vedligehold og afledt drift	Service		10	10	10	10	40
Udgifter i alt		**120**	**10**	**10**	**10**	**10**	**160**

Scenarie 2 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,06 mio. kr. i 2021 og estimerede afledte serviceudgifter på 0,01 mio. kr. årligt i 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtages ultimo 2021.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Asfaltramper							
Etablering af tre ramper	Service	60					60
Vedligehold og afledt drift	Service		10	10	10	10	40
Udgifter i alt		**60**	**10**	**10**	**10**	**10**	**100**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet, uanset valg af scenarie, er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter							
Etablering af tre ramper	1000	120					120
Serviceudgifter i alt		**120**					**120**
Afledte serviceudgifter							
Vedligehold og afledt drift	1000		10	10	10	10	40
Afledte serviceudgifter i alt			**10**	**10**	**10**	**10**	**40**

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter							
Etablering af tre ramper	1000	60					60
Serviceudgifter i alt		**60**					**60**
Afledte serviceudgifter							
Vedligehold og afledt drift	1000		10	10	10	10	40
Afledte serviceudgifter i alt			**10**	**10**	**10**	**10**	**40**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	x	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.

TM205 Offentligt toilet ved Dronning Louises Bro

Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om et offentligt toilet ved Dronning Louises Bro.

Indhold
Med dette budgetnotat opsættes en fast installeret toiletvogn på Sortedam Dossering tæt ved Dronning Louises Bro.

Opsætning af ny toiletvogn ved Dronning Louise Bro (0,5 mio. kr. i anlæg i 2022)
Det er grundet fredning og pladsmangel ikke muligt at opstille et standardtoilet på eller ved Dronning Louises Bro. Derfor foreslås, at der opstilles en toiletvogn tæt på som permanent toiletløsning.

Toiletvognen indeholder to ikke-handicapvenlige toiletter og kan tilpasses omgivelserne og københavneridentiteten vha. farve/beklædning. Toiletvognens konkrete placering skal afklares nærmere mht. fredning og pladsforhold og vil formentlig kræve nedlæggelse af to parkeringspladser. Teknik- og Miljøudvalget vil i efteråret 2021 blive forelagt beslutning om den konkrete placering af toiletvognen.

Forvaltningen ansøger i budgetnotat *TM8 Nattelivspakke og ren by* midler til fem nye døgnåbne toiletter i særligt belastede nattelivszoner, herunder ligeledes midler til en toiletvogn ved Dronning Louises Bro. Dette budgetnotat og initiativet i TM8 er derfor gensidigt udelukkende.

Med initiativet opsættes en toiletvogn til 0,45 mio. kr., hvortil der kommer 0,3 mio. kr. årligt i afledt drift til renhold, vedligehold, el og vand.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
11	Blå zone	Kl. 12 104 % Kl. 17 101 % Kl. 22 106 %	2	0

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet bidrager til, at byens brugere får adgang til flere toiletfaciliter i et særligt befærdet område og medvirker derved til, at København opleves som en ren og indbydende by.

Økonomi

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio.kr i 2022 og estimerede afledte serviceudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra i 2022 og frem. Initiativet forventes ibrugtaget i starten af 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Opsætning af ny toiletvogn ved Dronning Louise Bro						
Opsætningen af toiletvogn	Anlæg	452				**452**
Afledt drift	Service	300	300	300	300	**1.200**
Reduktion af parkeringsindtægter	Service	14	14	14	14	**56**
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-14	-14	-14	-14	**-56**
Udgifter i alt		**752**	**300**	**300**	**300**	**1.652**

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

(1.000 kr. – 2022 p/l)	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
Opsætning af nyt toilet	TMU	2000	400				400	400*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	52				52	*
Anlægsudgifter i alt			**452**				**452**	**400***
Afledte serviceudgifter								
Afledt drift	TMU	1000	300	300	300	300	1200	
Afledte serviceudgifter i alt							**1200**	
Afledte servicemåltals-effekter								
- Reduktion af parkerings-indtægter	TMU	1010	14	14	14	14	56	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**14**	**14**	**14**	**14**	**56**	
Finansposter								
- Statslig modregning af parkeringsindtægter/reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-14	-14	-14	-14	56	
Finansposter i alt			**-14**	**-14**	**-14**	**-14**	**-56**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Med Budget 2020 blev der afsat 7,1 mio. kr. til fire offentlige toiletter. Med Overførelsessagen 2019/20 blev der afsat 2,4 mio. kr. til to offentlige toiletter.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2021**	**2022**	**2023**
Budgetaftale 2020	2600	3300	1200
Overførelssagen 2019-2020	2400		
Afsatte midler i alt	**5000**	**3300**	**1200**

TM99 Begrønning på Kalkbrænderihavnsgade, Østerbro - foranalyse

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om foranalyse af begrønning på Kalkbrænderihavnsgade (fra Kastellet i syd til Svanemøllen Strand i nord) til Budget 2022.

Indhold

Kalkbrænderihavnsgade er en firesporet regionalvej, som er en del af Ring 2. Der kører ca. 21.000 biler dagligt på strækningen, som i dag fremstår relativ monoton med kun lidt begrønning og med ringe kobling til den omkringliggende by.

Initiativet indebærer, at der udarbejdes en foranalyse om begrønning af Kalkbrænderihavnsgade, som sikrer øget sammenhæng mellem bydelene Østerbro og Nordhavn. Foranalysen er estimeret til 0,9 mio. kr., hvoraf By & Havn finansierer 0,5 mio. kr.

Området for foranalysen omfatter både kommunale og private arealer på Kalkbrænderihavnsgade.

Foranalysen vil indeholde forslag til begrønning, der sikrer en sammenhængende grøn identitet for hele strækningen mellem Kastellet og Svanemøllen Strand. Forslagene vil belyse, hvordan man bedst styrker stedets bynatur i form af både biodiversitet, funktionalitet og rumlighed.

I foranalysen ses på nye mulige koblinger til den fremtidige bypark ved Nordbassinet, Gittervej samt flere mindre grønne lommer og rabatter på strækningen. Øget begrønning skal forbedre oplevelsen for alle trafikantgrupper og opholdsmulighederne på både de offentlige og private arealer langs hele strækningen. Den trafikale tryghed for både fodgængere og cyklister styrkes, idet begrønning medvirker til, at byrummet afgrænses, og trafikanterne sænker farten.

Det er en præmis for foranalysen, at antallet af vejbaner, hastighedsgrænsen på strækningen og de driftsmæssige ansvarsområder for grundejerne bevares. Københavns Kommune har således fortsat ansvar for drift af egne arealer, hvis projektet efterfølgende besluttes anlagt.

Foranalysen indledes med et skitseoplæg, hvor de indledende idéer verificeres og risikovurderes af By & Havn samt Københavns Kommune. Herefter udarbejdes selve foranalysen, hvor trafiksikkerheds- og tilgængelighedsmæssige aspekter i skitseoplægget belyses.

Med foranalysen afdækkes på den baggrund eventuel etapedeling af projektområdet og der udarbejdes et økonomisk anlægsoverslag for de grønne elementer (begrønning) fordelt på kommunale og private arealer samt den afledte drift på de kommunale arealer.

Eksempler på løsninger på begrønning er plantning af træer samt grønne græsklædte midter- og siderabatter, som giver vejen et grønt præg. Samtidigt styrkes udsigtspunkter til vandet og til nye byrum, så der skabes en bedre sammenhæng mellem Østerbro og Nordhavnen.

Cykel- og gangfremkommelighed vil blive afdækket i foranalysen sammen med øvrige bindinger for projektet i form af ledninger i jord og luft, sikkerhedsafstande til baneterræn, fortidsmindebeskyttelseslinjer, lokalplaner, særlige klimatiske forhold og andre igangværende projekter.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil som en del af foranalysen og i samarbejde med By & Havn stå for borgerinddragelsen og desuden inddrage relevante interessenter herunder grundejere, naboer, lokaludvalg og grønne organisationer. Som forberedelse til et egentligt anlægsprojekt vil interessenterne desuden blive spurgt ind til, hvordan de bedst ser sig inddraget, hvis Københavns Kommune beslutter at anlægge projektet.

Foranalysen vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget i foråret 2023 forud for forhandlingerne om Budget 2024.

Overordnede målsætninger og effekter

Foranalysen afdækker muligheder for at styrke stedets bynatur - især vil områdets biodiversitet kunne styrkes – og skabe opholdsrum, som inviterer københavnere til at blive længere.

Økonomi

De samlede estimerede udgifter til foranalysen er 0,9 mio. kr. Københavns Kommunes andel af udgifterne er 0,4 mio. kr. og By & Havns andel er 0,5 mio. kr. Hver part afholder udgifter svarende til egen andel, og der skal således alene afsættes anlægsmåltal for i alt 0,4 mio. kr.

Foranalysen forventes afsluttet i maj 2023. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

By & Havn har givet tilsagn om, at de vil medfinansiere foranalysen med 0,5 mio. kr. Der er aftalt en samarbejdsmodel med By & Havn, der betyder, at hver part varetager og betaler faktura for hver sin del af det samlede projekt. By & Havns andel kommer således ikke ind over kommunekassen, hvilket betyder, at der kun skal afsættes anlægsmåltal til forvaltningens egen andel af projektet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Foranalyse om begrønning af Kalkbrænderihavnsgade						
Foranalyse	Anlæg	269	85			353
Borgerinddragelse	Anlæg	54	17			71
Udgifter i alt		**322**	**102**			**424**

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

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	285	90			375	375*
- Udgifter til bygherreorganisation[1]	2000	37	12			49	*
Anlægsudgifter i alt		**322**	**102**			**424**	375*

[1]Bygherrebidraget er et finansieringsbidrag til den samlede bygherreorganisation i Teknik- og Miljøforvaltningen. Det faktiske antal timer, der skal anvendes på dette konkrete projekt, opgøres specifikt for projektet.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro		Østerbro	x	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.

Budget 2022
Teknik- og Miljøforvaltningen
Den 3. september 2021

TM150 Grønne bylivsgader i den eksisterende by, bydækkende

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om omdannelse af veje i den eksisterende by til grønne bylivsgader uden gennemkørende motortrafik. Ønsket er at nedlægge de fleste parkeringspladser, lukke for indkørsel i én eller begge ender og i enden/enderne etablere enkelte delebilspladser og almindelige parkeringspladser.

Indhold

Budgetnotatet indeholder tre scenarier:

- Scenarie 1: Foranalyse og anlæg af 12 grønne bylivsgader med ca. én i hver bydel.
- Scenarie 2: Foranalyse og anlæg af 5 grønne bylivsgader uafhængigt af bydel.
- Scenarie 3: Pulje til støtte af borgerdrevne ønsker om grønne bylivsgader.

I både Scenarie 1 og 2 tages der forbehold for, at kørsel til redning, renovation og handicapparkering kan opretholdes samt for andre forhold, der kan vise sig i den videre projektering.

Scenarie 1 og 2 omhandler udelukkende offentlige veje, da kommunen på disse veje både er forvalter og myndighed og derfor frit kan disponere over vejarealet inden for lovgivningens rammer. Private fællesveje vedligeholdes af de tilstødende grundejere. Gennemfører kommunen derfor ændringer på disse veje, er det normalt grundejerne, der bliver pålagt at vedligeholde det nye udstyr.

I Scenarie 3 kan der både søges støtte til projekter på private fællesveje og på offentlige veje, da der er tale om borgerdrevne initiativer, hvor fremtidig drift helt eller delvist kan omfattes af den givne støtte.

Anlæg af grønne bylivsgader i både Scenarie 1 og 2 forudsætter en foranalyse, herunder screening af de enkelte bydele, dialog med lokaludvalgene, udpegning af de grønne bylivsgader/strækninger, afdækning af konsekvenser for trafikken i området og de lokales vejadgang og udarbejdelse af forprojekter. Lukning af veje kan ske med skiltning med indkørselsforbud eller fysisk lukning af vejen. De konkrete løsningsforslag vil efterfølgende blive forelagt for Teknik- og Miljøudvalget første halvår i 2022. Begge scenarier er fuldt skalerbare, og indsatsen og antal gader tilpasses alt efter, hvad der tildeles af midler.

I Scenarie 3 skal Teknik- og Miljøudvalget godkende de ansøgte projekter, som forvaltningen anbefaler at støtte. For alle tre scenarier vil indstillingen forelægges Teknik- og Miljøudvalget første halvår i 2022.

Scenarie 1. Foranalyse og anlæg af 12 grønne bylivsgader, ca. én i hver bydel (75,2 mio. kr. i anlæg)
Det kræver en nærmere undersøgelse at udpege 12 grønne bylivsgader. Følgende 12 offentlige veje/strækninger fordelt over alle bydele kan være en mulighed:

1. Østerbro: Herninggade
2. Bispebjerg: Glasvej
3. Brønshøj-Husum: Krabbesholmsvej
4. Valby: Mellemtoftevej
5. Valby: Asta Nielsen Stræde
6. Amager Vest: Norgesgade mellem Amagerbrogade og Syvens Allé
7. Amager Øst: Woltersgade
8. Vanløse: Jydeholmen
9. Nørrebro: Sjællandsgade mellem Nørrebrogade og Prinsesse Charlottes Gade
10. Vesterbro-Kongens Enghave: Reverdilsgade
11. Indre By: Bartholinsgade
12. Indre By: Nansensgade mellem Frederiksborggade og Vendersgade

Som en del af foranalysen vil der blive set på muligheden for at etablere enkelte delebilspladser.

Scenarie 1 løber fra primo 2022-ultimo 2025. De første bylivsgader forventes at være færdige første halvår 2024.

Scenarie 2. Foranalyse og anlæg af 5 grønne bylivsgader uafhængigt af bydel (25,0 mio. kr. i anlæg)
Det kræver en nærmere undersøgelse at udpege 5 grønne bylivsgader. Følgende 5 offentlige veje/strækninger fordelt over alle bydele kan være en mulighed:

1. Østerbro: Herninggade
2. Valby: Mellemtoftevej
3. Nørrebro: Sjællandsgade mellem Nørrebrogade og Prinsesse Charlottes Gade
4. Vesterbro-Kongens Enghave: Reverdilsgade
5. Indre By: Bartholinsgade

Som en del af foranalysen vil der blive set på muligheden for at etablere enkelte delebilspladser.

Scenarie 2 løber fra primo 2022-ultimo 2024. De første bylivsgader forventes at være færdige første halvår 2024.

***Scenarie 3. Pulje til støtte af borgerdrevne ønsker om grønne bylivsgader (11,3 mio. kr. i anlæg)*:**
Forvaltningen opretter en pulje, hvor lokale borgere kan søge økonomisk støtte til at omdanne deres egen vej til en grøn bylivsgade. Puljen yder tilskud til trafikal foranalyse, projektering, anlæg af afspærring, byudstyr, eventuelle opholdsmøbler, beplantning og fremtidig drift mv.

Ansøgere kan være vejens grundejere, beboere og erhvervsdrivende, fx løst eller formelt grupperet i vejlaug, beboerforeninger eller andelsforeninger. Scenarie 3 løber fra primo 2022-ultimo 2024. De første bylivsgader forventes at være færdige andet halvår 2022.

Der afsættes midler til, at forvaltningen kan varetage kommunikation, støttetildeling, behandling af ansøgninger om de nødvendige tilladelser, afrapportering og eventuel overdragelse til kommunal drift.

Med puljen kan der gives støtte til projekter, som lukker vejarealer for gennemkørende trafik og omdanner dem til grønne byrum – både på kommunale veje og private fællesveje.

Der kan gives puljemidler og myndighedstilladelse til alle projekter, der flugter med puljens formål, og som opfylder gældende krav til blandt andet trafiksikkerhed, redningsveje, renovation og tilgængelighed. Endelig må ansøgte projekter ikke kollidere med kommunens egne planer for en lokalitet eller et område, men kan eventuelt samtænkes hermed.

Ansøgere kan både søge puljemidler til at planlægge, projektere og anlægge de grønne bylivsgader og til at bekoste den fremtidige drift af dem. Ansvaret for at vedligeholde og drive de nye bylivsgader skal på de private fællesveje placeres hos ansøger. På offentlige veje placeres ansvaret hos kommunen, så længe der er tale om normal drift af normale løsninger. Stiller et projekt særlige krav til drift, som ligger ud over, hvad kommunen kan påtage sig at drive, får ansøger selv ansvaret for driften.

Sammenhæng til andre budgetnotater og anlægsprojekter
Nærværende budgetnotat skal koordineres med TM78, TM143, TM171 og TM188, som udspringer af mobilitetsanalyserne, da de omhandler lignende initiativer, herunder fx nedlæggelse af parkeringspladser, etablering af delebilspladser og elbilpladser, lukning for gennemkørende motortrafik m.v.

Konsekvenser for bilparkering, cykelparkering og træer
I forslaget indgår som en væsentlig del, at parkeringspladser nedlægges. Kun på de veje, der ligger i betalingszoner for parkering, vil det medføre et indtægtstab. Beregningerne af indtægtstabet er forbundet med usikkerhed, da det afhænger af antallet af nedlagte parkeringspladser og af zonens takstniveau. I budgetnotatet er der forudsat 80% nedlæggelse af eksisterende bilparkeringspladser i projektområderne. Finansieringen af mindreindtægterne afsættes i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes, når den konkrete placering af pladserne kendes.

Cykelparkeringen kan forbedres, idet det kan indbygges i projekterne, at noget af den frigivne plads bruges til at udvide cykelparkeringen på stedet, fx med cykelstativer på nedlagte parkeringspladser eller på udvidede fortove.

Afhængig af de enkelte projekter er der potentiale for at begrønne de nye bylivsgader med bl.a. flere vejtræer. Det forventes ikke, at det vil være nødvendigt at fælde træer.

Overordnede målsætninger og effekter
Scenarierne bidrager til at opfylde målene i Kommuneplan 2019 om at skabe trygge bykvarterer med mødesteder og udearealer samt om, at alle københavnere har adgang til et grønt byrum højst 300 meter fra deres bolig. Scenarierne bidrager også til at nå trafikmålet fra Kommuneplanen 2019 om max 25 % af alle ture i København foretages i bil i 2025.

Økonomi
Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter er i alt 75,2 mio. kr. i perioden 2022-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2024, 2,5 mio. kr. i 2025 og 3,8 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. Anlægsprojektet forventes færdigt december 2025.

For alle scenarier vil der bl.a. være driftsudgifter til pleje af træer og andet grønt, drift af rekreative byrumsmøbler og andet nyt byinventar på de af vejene, der er offentlige.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2025 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Scenarie 1. 12 grønne bylivsgader i 12 bydele							
- Anlæg	Anlæg	1.374	2.290	36.520	35.038		75.222
- Afledt drift og vedligehold	Service			1.000	2.500	3.750	7.250
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service			2.178	4.356	4.356	10.890
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster			-2.178	-4.356	-4.356	-10.890
Scenarie 1, i alt		**1.374**	**2.290**	**37.520**	**37.538**	**3.750**	**82.472**

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter er i alt 25,0 mio. kr. i perioden 2022-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2024, og 1,3 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Anlægsprojektet forventes færdigt december 2024.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Scenarie 2. 5 grønne bylivsgader uafhængigt af bydel							
- Anlæg	Anlæg	1.306	1.306	22.377			24.989
- Afledt drift og vedligehold	Service			625	1.250	1.250	3.125
- reduktion af parkeringsindtægter	Service			1.781	3.562	3.562	8.905
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster			-1.781	-3.562	-3.562	-8.905
Scenarie 2, i alt		**1.306**	**1.306**	**23.002**	**1.250**	**1.250**	**28.114**

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter er i alt 11,3 mio. kr. i perioden 2022-2025. Anlægsprojektet forventes færdigt december 2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022, 0,3 mio. kr. i 2023, 0,4 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2025 og frem.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Scenarie 3. Pulje til støtte af borgerdrevne ønsker om bylivsgader							
- Pulje til støtte af ca. 10 projekter	Anlæg	2.262	4.524	4.524			11.310
- Afledt drift og vedligehold	Service	100	300	430	530	530	1.890
- reduktion af parkeringsindtægter	Service	120	350	500	653	653	2.276
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finans-poster	-120	-350	-500	-653	-653	-2.276

Scenarie 3, i alt		**2.362**	**4.824**	**4.954**	**530**	**530**	**13.200**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret. Der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Alle løsninger skal desuden opfylde gældende lovgivning for udformning af veje og godkendes af Københavns Politi inden udførelse.

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

Tabel 4. Scenarie 1: Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern)	TMU	2000	1.215	2.025	1.920	610		5.770	3.240*
- Udførelse (ekstern)	TMU	2000			30.370	30.370		60.740	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	159	265	4.230	4.058		8.712	*
Anlægsudgifter i alt			**1.374**	**2.290**	**36.520**	**35.038**		**75.222**	**3.240***
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			1.000	2.500	3.750	7.250	
Afledte serviceudgifter i alt					**1.000**	**2.500**	**3.750**	**7.250**	
Afledte servicemåltals-effekter									
- Reduktion af parkerings-indtægter	ØU	1112			2.178	4.356	4.356	10.890	
Afledte servicemåltals-effekter i alt					**2.178**	**4.356**	**4.356**	**10.890**	
Finansposter									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500			-2.178	-4.356	-4.356	-10.890	
Finansposter i alt					**-2.178**	**-4.356**	**-4.356**	**-10.890**	

Tabel 3. Scenarie 5: Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
- Projektering (ekstern)	TMU	2000	1.155	1.155	580			2.890	2.310*
- Udførelse (ekstern)	TMU	2000			19.205			19.205	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	151	151	2.592			2.894	*
Anlægsudgifter i alt			**1.306**	**1.306**	**22.377**			**24.989**	**2.310***
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000			625	1.250	1.250	3.125	
Afledte serviceudgifter i alt					**625**	**1.250**	**1.250**	**3.125**	
Afledte servicemåltals-effekter									
- Reduktion af parkerings-indtægter	ØU	1112			1.781	3.562	3.562	8.905	
Afledte servicemåltals-effekter i alt					**1.781**	**3.562**	**3.562**	**8.905**	
Finansposter									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500			-1.781	-3.562	-3.562	-8.905	
Finansposter i alt					**-1.781**	**-3.562**	**-3.562**	**-8.905**	

Tabel 6. Scenarie 3: Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
Anlægsudgifter									
- Udførelse (ekstern)	TMU	2000	2.000	4.000	4.000			10.000	6.000*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	262	524	524			1.310	*
Anlægsudgifter i alt			**2.262**	**4.524**	**4.524**			**11.310**	**6.000***
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	100	300	430	530	530	1.890	
Afledte serviceudgifter i alt			**100**	**300**	**430**	**530**	**530**	**1.890**	
Afledte servicemåltals-effekter									
- Reduktion af parkerings-indtægter	ØU	1112	120	350	500	653	653	2.276	
Afledte servicemåltals-effekter i alt			**120**	**350**	**500**	**653**	**653**	**2.276**	
Finansposter									
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-120	-350	-500	-653	-653	-2.276	
Finansposter i alt			**-120**	**-350**	**-500**	**-653**	**-653**	**-2.276**	

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.

TM274 Tagfarm Asgers Have, Amager Vest

Baggrund

Til Overførselssagen 2020-2021 pålagde parterne Teknik- og Miljøforvaltningen samt Økonomiforvaltningen at gå i dialog med By & Havn og foreningen bag Asgers Have med det formål at finde frem til mulige måder, hvorpå kommunen kan støtte projektet med en tagfarm på taget af p-huset ved Asger Jorns Allé. Derudover er der blevet bestilt budgetnotat til Budget 2022 på etablering af en tagfarm på dette tag.

Indhold

By & Havn skal opføre et p-hus ved Asger Jorns Allé i Ørestad Syd, hvor der er et ønske om at etablere en tagfarm på taget. Københavns Kommune kan støtte etableringen af selve farmen, som skal drives af non-profit foreningen Asgers Have. Tagfarmen vil give foreningen Asgers Have mulighed for at dyrke grøntsager på tagarealet samt skabe mulighed for nye forsamlingsfaciliteter for lokalområdet.

Foranalyse af mulig tagfarm (0,6 mio. kr. i anlæg)
Foranalysen skal undersøge, hvad tagfarmen skal indeholde for at kunne imødekomme foreningen Asgers Have, By & Havn og lokalområdes ønsker bedst muligt.

Foranalysen vil indeholde:

- Registreringer af fysiske forhold, herunder tagets bæreevne, afvandingsmuligheder og tilgængelighedsforhold i anlægsfasen og i det efterfølgende byrum.
- Afklaring af sikkerhedsforhold i anlægsfasen og det efterfølgende byrum.
- Inddragelse af By & Havn, Amager Vest Lokaludvalg, foreningen Asgers Have, lokale borgere og andre relevante interessenter i udviklingen af forslag til indretning af byrummet og tagfarmen.
- Afklaring af juridiske forhold, herunder ejerforhold, økonomiske forpligtelser og den efterfølgende drift.
- Udarbejdelse af et løsningsscenarie for arealet.
- Udarbejdelse af estimeret tidsplan samt anlægs- og driftsøkonomi for løsningsscenariet.

Resultaterne af foranalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt medio 2023 forud for forhandlingerne om Budget 2024.

Projektet forudsætter, at By- og Havn afholder udgifterne til en tagkonstruktion, der muliggør aktiviteter på taget.

Tilvalg: Pulje til etablering af tagfarm (11,5 mio. kr. i anlæg)
Med dette tilvalg afsættes 11,5 mio. kr. til en pulje til etablering af tagfarmen på baggrund af foranalysen. Det kan eksempelvis være i form af bede, opholdsarealer, toilet, redskabsskure, hønsehus, belysning og lignende.

Med puljen vil der være en grundbevilling til at igangsætte etableringen af tagfarmen. Hvis foranalysen viser, at der er behov for yderligere finansiering til projektet, kan dette søges ved senere budgetforhandlinger. Hvis ikke der afsættes yderligere midler, vil tagfarmen blive etableret med de muligheder, den afsatte pulje giver mulighed for.

Den afledte drift til tilvalget afhænger af hvilke elementer der etableres som en del af tagfarmen, samt hvilke driftsaftaler der indgås med den forening, der skal drive farmen samt med By & Havn. Den angivne afledte drift i budgetnotatet tager derfor hensyn til en model, hvor Københavns Kommune skal drifte et driftstungt anlæg.

Tidsplanen for anlæg af tagfarmen afhænger af, at p-huset inklusive den nødvendige tagkonstruktion er etableret som planlagt i 2024. Projektet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykel- eller bilparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter
Tagfarmen vil skabe fælles arealer og aktiviteter i en nyetableret del af København, hvor der endnu ikke er mange fællesskaber.

Økonomi
Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i perioden 2022-2023. Foranalysen forventes færdig i juli 2023.

Tilvalget har anlægsudgifter på i alt 11,5 mio. kr. i perioden 2023-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2026 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2027 og frem. De faktiske udgifter til afledt drift afhænger af den endelige udformning af tagfarmen på baggrund af foranalysen herunder driftsaftaler med den forening, der skal drive tagfarmen, samt By & Havn, der ejer bygningen. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i juli 2026.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2026 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**I alt**
Foranalyse								
- Anlæg	Anlæg	377	189					566
Foranalyse i alt		**377**	**189**					**566**
Tilvalg: Pulje til etablering af tagfarm								
- Anlæg	Anlæg		226	452	6.539	4.277		11.494
- Afledt drift og vedligehold	Service					450	900	1.350
Tilvalg i alt			**226**	**452**	**6.539**	**4.727**	**900**	**12.844**
Udgifter i alt		**377**	**415**	**452**	**6.539**	**4.727**	**900**	**13.410**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet i tilvalget er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Da parkeringsanlægget endnu ikke er anlagt eller projekteret, er der risiko for, at anlægget ikke står klart til det forventede tidspunkt, ligesom den præcise udformning af taget endnu ikke er kendt. Derudover kendes adgangsvejene til taget endnu ikke, hvilket har betydning for etableringen af tagfarmen.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevil-ling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
- foranalyse (ekstern)	2000	333	167					500	500*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	44	22					66	*
- Tilvalg: Projektering (ekstern)	2000		200	400	100	100		800	800*
- Tilvalg: Udførsel (ekstern)	2000				5.682	3.682		9.364	
- Tilvalg: Udgifter til bygherreorganisation	2000		26	52	757	495		1.330	*
Anlægsudgifter i alt		**377**	**415**	**452**	**6.539**	**4.277**		**12.060**	**1.300***
Afledte serviceudgifter									
- Vedligehold og afledt drift	1000					450	900	1.350	
Afledte serviceudgifter i alt						**450**	**900**	**1.350**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

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.

TM139 Begrønning af Classensgade, Indre By og Østerbro

Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om begrønning af Classensgade eksempelvis ved at stille blomsterkasser ved/på de stiplede stykker på vejen i Classensgade, plante blomster eller træer samt begrønne mure eller huse i gaden.

Indhold
Classensgade forbinder Østerbrogade, Strandboulevarden og Østbanegade. Der er ingen træer i selve gaden. Der er cykelsti og parkering i begge sider. I forlængelse af parkeringsbåndet er der nogle opstribede spærreflader.

Dette budgetnotat beskriver et scenarie 1 med opsætning af plantekummer på 11 af spærrefladerne og et scenarie 2, hvor der i stedet plantes træer på disse spærreflader. Scenarierne er gensidigt udelukkende. Initiativerne i de to scenarier kan dog kombineres således, at der opstilles plantekummer på nogle spærreflader og plantes træer på øvrige. Det maksimale antal træer og plantekummer kan dog ikke overstige 11 grundet pladsforholdene.

Udover de to scenarier beskrives et tilvalg med plantning af fire træer på fortovsarealer ved Lipkesgade, som er sidegade til Classensgade, samt på Østbanegade for enden af Classensgade. Tilvalget kan kombineres med begge scenarier.

I Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 indgår et projekt i Classensgade med udvidelse af den opstribede cykelbane til en etableret cykelsti. Realiseringen af projektet forudsætter en politisk beslutning. Der er pt. ikke truffet politisk beslutning om at prioritere cykelstiprojektet i Classensgade, og det indgår ikke i forvaltningens indspil til Budget 2022 på cykelområdet. Såfremt projektet på et tidspunkt realiseres, vil det have konsekvenser for de to scenarier. For plantekummerne vil projektet betyde, at de under anlæg af cykelstien vil skulle fjernes. Når projektet er afsluttet, vil plantekummerne formentligt kunne placeres andetsteds i Classensgade. For træerne vil anlægsprojektet betyde, at træer samt plantehuller skal fjernes, og træerne kasseres. Der vil i forbindelse med cykelstiprojektet kunne besluttes politisk at tilvælge plantning af træer, hvor det med den nye udformning af gaden er muligt.

Scenarie 1 - Opsætning af 11 plantekummer (0,4 mio. kr. i anlæg)
Med dette scenarie opsættes op til 11 plantekummer på spærrefladerne. Kummerne står ude hele året. Det er en forudsætning, at kummerne med beplantningen ikke generer oversigtsforholdene, og hver enkelt plantning skal vurderes i forhold til trafiksikkerhed. Kummerne skal være robuste og være tilpasset et urbant miljø, hvor de kan stå i et trafikeret byrum uden at blive beskadiget, f.eks. ved påkørsler. Kummerne tilplantes med mindre træer og bunddækkende stauder. Kummerne koster 35.000 kr. pr. stk. i anlæg ekskl. midler til projektledelse og 12.500 kr. i årlig drift pr. stk. Driften omfatter vanding, drift og vedligehold af træ og øvrig beplantning, graffitibekæmpelse, fjernelse af affald mv. samt håndtering af kumme. Projektet kan nedskaleres.

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

Scenarie 2 - Plantning af 11 træer (1,2 mio. kr. i anlæg)
Med dette scenarie plantes gadetræer på nogle af de 11 spærreflader. Det er en forudsætning, at plantningen ikke generer oversigtsforholdene, og hver enkelt plantning skal vurderes i forhold til trafiksikkerhed. Derudover skal der tages hensyn til ledninger i jorden under spærrefladerne. Et plantehul med træ koster 100.000 kr. i anlæg ekskl. midler til projektledelse og henholdsvis 1.750 kr. i pleje det første år, og 1.200 kr. i årlig pleje fra andet år og frem. Etableringsplejen dækker ukrudtsbekæmpelse i plantehullerne, beskæring og vanding af træerne de første tre år. Projektet kan nedskaleres.

Set fra et begrønnings- og arkitektonisk synspunkt vil træer have en større effekt end plantekummer med mere volumen og bedre skala i forhold til byrummet.

Scenariet har ikke konsekvenser for cykel- og bilparkeringspladser.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
0	0	11	11

Tilvalg - Plantning af fire træer i tilknytning til Classengade (0,5 mio. kr. i anlæg)
Med dette tilvalg til de to scenarier plantes to træer på fortovsareal ved Lipkesgade og to træer på fortovsareal ved hjørnerne til Østbanegade. Træerne vil ikke stå i selve Classensgade, men vil kunne bidrage til oplevelsen af Classensgade som en grøn gade. Et plantehul med træ koster det samme som i scenarie 2.

Tilvalget kan nedskaleres og har ikke konsekvenser for cykel- eller bilparkeringspladser.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
0	0	4	4

Overordnede målsætninger og effekter
Scenarierne og tilvalget understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnerne oplever København som en grøn by.

Økonomi
Scenarie 1 inklusive tilvalg har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,9 mio. kr. i 2022. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt

fra 2022 og frem til vanding, vedligehold, graffitibekæmpelse, renhold samt etableringspleje af de fire tilvalgte træer i 2023-2025. Scenarie 1 forventes ibrugtaget maj 2022, tilvalg i december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2022.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Scenarie 1. Opsætning af 11 plantekummer						
- Anlæg	Anlæg	435				435
- Afledt drift og vedligehold	Service	138	138	138	138	552
Scenarie 1 i alt		**573**	**138**	**138**	**138**	**987**
Tilvalg. Plantning af 4 træer						
- Anlæg	Anlæg	452				452
- Afledt drift og vedligehold Etableringspleje	Service		7	5	5	17
Tilvalg i alt		**452**	**7**	**5**	**5**	**469**
I alt, inkl. tilvalg		**1.025**	**145**	**143**	**143**	**1.456**

Scenarie 2 inklusive tilvalg har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,7 mio. kr. i år 2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter til etableringspleje på 0,03 mio. kr. i 2023 og 0,02 mio. kr. årligt i 2024 og frem. Scenarie 2 forventes ibrugtaget december 2022.

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

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Scenarie 2. Plantning af 11 træer						
- Anlæg	Anlæg	1.243				1.243
- Afledt drift og vedligehold	Service		19	13	13	45
Scenarie 2 i alt		**1.243**	**19**	**13**	**13**	**1.288**
Tilvalg. Plantning af 4 træer						
- Anlæg	Anlæg	452				452
- Afledt drift og vedligehold	Service		7	5	5	17
Tilvalg i alt		**452**	**7**	**5**	**5**	**469**
I alt, inkl. tilvalg		**1.695**	**26**	**18**	**18**	**1.757**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

(1.000 kr. – 2022 p/l)	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Udførsel (ekstern)	2000	385				385	385*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	50				50	*
- Tilvalg: Udførsel (ekstern)	2000	400				400	400*
- Tilvalg: Udgifter til bygherreorganisation	2000	52				52	*
Anlægsudgifter i alt		**887**	**0**	**0**	**0**	**887**	**785***
- Vedligehold og afledt drift	1000	138	138	138	138	552	
- Tilvalg: Vedligehold og afledt drift	1000		7	5	5	17	
Afledte serviceudgifter i alt		**138**	**145**	**143**	**143**	**569**	

Tabel 4. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

(1.000 kr. – 2022 p/l)	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Udførsel (ekstern)	2000	1.100				1.100	1.100*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	143				143	*
- Tilvalg: Udførsel (ekstern)	2000	400				400	400*
- Tilvalg: Udgifter til bygherreorganisation	2000	52				52	*
Anlægsudgifter i alt		**1.695**	**0**	**0**	**0**	**1.695**	**1.500***
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	1000		19	13	13	45	
- Tilvalg: Vedligehold og afledt drift	1000		7	5	5	17	
Afledte serviceudgifter i alt			**26**	**18**	**18**	**62**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	x	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro		Østerbro	x	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 afsat midler til formålet.

TM173 Bispeengbuen, flere bydele – idéoplæg for delvis nedrivning

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på en udvidelse af idéoplægget for Bispeengbuen med en delvis nedrivning.

I Overførselssagen 2019-2020 blev der afsat 1,5 mio. kr. til i samarbejde med Frederiksberg Kommune at udarbejde idéoplæg for "Omdannelse af Bispeengen" baseret på en tunnelløsning, hvor broen Bispeengbuen nedrives. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune gennemførte et EU-udbud i foråret 2021, som er afsluttet i juni 2021, og der er fundet en rådgiver til opgaven.

Idéoplægget udarbejdes i to faser mellem 2021 og 2023. I første fase fra medio 2021 til medio 2022 skal to hovedscenarier belyses. Det ene hovedscenarie indeholder ny bebyggelse kombineret med en byrumsløsning, og det andet hovedscenarie indeholder udelukkende en byrumsløsning. I forbindelse med dette arbejde er forvaltningen i dialog med staten med henblik på at afklare proces for en mulig nedrivning og tunnellægning af Bispeengbuen samt etablering af en å-park og modeller for finansiering heraf.

Kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune og Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har henholdsvis den 25. januar 2021 og 4. februar 2021 besluttet at udvide idéoplægget med et supplerende hovedscenarie af en etapevis udvikling startende med en delvis nedrivning af Bispeengbuen, såfremt der afsættes midler hertil i kommende budgetforhandlinger i Københavns Kommune.

Det bemærkes i den forbindelse, at regeringen sammen med alle Folketingets partier 28. juni 2021 har indgået aftale om Infrastrukturplan 2035. I Infrastrukturaftalen er der afsat 10 mio. kr. til en forundersøgelse af delvis nedrivning af Bispeengbuen.

Indhold

Med dette budgetnotat udvides det igangværende arbejde med idéoplægget med et ekstra hovedscenarie, der undersøger, hvordan området kan omdannes ved en delvis nedrivning af Bispeengbuen som en midlertidig løsning forud for en tunnellægning eller som en permanent løsning.

Det ekstra hovedscenarie vil indgå i idéoplæggets første fase, så der både udarbejdes en vision for overfladen baseret på en tunnelløsning og en løsning med delvis nedrivning.

En udvidelse af idéoplægget med det ekstra hovedscenarie vil koste yderligere ca. 1,0 mio. kr. Udgifterne hertil fordeles ligeligt mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Frederiksberg Kommune har afsat deres del af midlerne. Skal projektet følge den skitserede tidsplan, skal midlerne afsættes senest ved Budget 2022. Herved kan scenariet om en delvis nedrivning af Bispeengbuen udarbejdes sideløbende med de tidligere besluttede hovedscenarier i fase 1, der udarbejdes fra medio 2021 til medio 2022.

Såfremt der ikke afsættes midler senest ved Budget 2022, og det på et senere tidspunkt ønskes at undersøge hovedscenariet om en delvis nedrivning, skal der gennemføres et nyt udbud og findes nye rådgivere til opgaven.

Det ekstra hovedscenarie vedrørende en delvis nedrivning vil indeholde følgende:

- *Tekniske og trafikale foranalyser:*
  Der udarbejdes tekniske og trafikale foranalyser af mulige vejløsninger ved en delvis nedrivning af henholdsvis den nordlige og sydlig vejbro, hvor kapaciteten på strækningen samtidig bevares.
- *Ideoplæg for omdannelse af byrum:*
  Der udarbejdes visualiseringer og tegninger, der viser mulighederne for at fredeliggøre området med rekreative grønne byrum, binde områderne bedre sammen, håndtere regnvand og skybrudshændelser samt belyse mulighederne for genåbning af Ladegårds Å som å-park ved en delvis nedrivning af enten den nordlige eller sydlige vejbro.
- *Dialogproces:*
  Borgerdialogen udvides og idéoplægget udarbejdes med tæt involvering af interessenter, borgere og brugere.
- *Analyse af mulig etapeplan:*
  Der udarbejdes en analyse af fordele og ulemper ved etapevis nedrivning af Bispeengbuen, samt mulig tidsplan.

Fase 1, som omfatter alle tre hovedscenarier, forløber fra medio 2021 til medio 2022, så der fortsat kan træffes en beslutning for ét hovedscenarie for Bispeengen medio 2022, inden fase 2 igangsættes, som skitseret nedenfor. Dette budgetnotat fremgår som tabellens hovedscenarie c.

Tabel 1. Oversigt over idéoplæggets faser

Hovedscenarier / Idéoplæggets faser	A) Ny bebyggelse og grønne byrum - på tunnel	B) Ren byrumsløsning - på tunnel	C) Ren byrumsløsning - med delvis nedrivning af Bispeengbuen *(som midlertidig eller permanent løsning)*
Medio 2021 – medio 2022 Fase 1	- Ideoplæg - Dialogproces	- Ideoplæg - Dialogproces	- Trafikal analyse - Ideoplæg - Dialogproces - Analyse af mulig etapeplan
Medio 2022 Politisk beslutning	Politisk beslutning om vision – ét hovedscenarie udpeges til fase 2.		
Medio 2022 – medio 2023 Fase 2	Idéoplæg og dialogproces for enten scenarie a), b) eller c). Gennem en fortsat dialogbaseret proces munder fase 2 ud i et konkret idéoplæg.		
Medio 2023 Politisk beslutning	Politisk beslutning om realisering af projektet.		

Overordnede målsætninger og effekter

Idéoplægget understøtter målsætningen i Kommuneplan 2019 om at skabe byrum, der inviterer til bevægelse, samvær og rekreative oplevelser samt frigørelse af vejareal fra privatbilisme til nye anvendelser såsom rekreative formål og klimatilpasning. Derudover understøtter idéoplægget *Arkitekturpolitik for København*, som blandt andet har fokus på at udvikle byrum ud fra et helhedssyn og med afsæt i lokal egenart, lokal viden og behov.

Økonomi

Udvidelsen af idéoplægget med et ekstra hovedscenarie har anlægsudgifter for i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2021-2022. Frederiksberg Kommune bidrager med 0,5 mio. kr. til projektet, og Københavns Kommune bidrager med 0,5 mio. kr. Der vil i arbejdet med idéoplægget blive anvendt både ekstern rådgivning og interne ressourcer. Det vurderes, at analysen overvejende skal udføres af eksterne parter.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2021-2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder (Københavns Kommunes andel)

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Idéoplæg og analyser	Anlæg	150	200				**350**
Dialogproces	Anlæg	75	75				**150**
Udgifter i alt		**225**	**275**				**500**

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern)	2000	199	243				442	442*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	26	32				58	*
Anlægsudgifter i alt		**225**	**275**				**500**	**442***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2017-2018 blev der afsat 0,2 mio. kr. til et beslutningsoplæg for Bispeengbuens fremtid. I Overførselssagen 2019-2020 blev der afsat 1,5 mio. kr. til at udarbejde idéoplæg for "Omdannelse af Bispeengen" baseret på en tunnelløsning.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Overførselssagen 2017-18	200				
Overførselssagen 2019-2020			130	1.120	250
Afsatte midler i alt	**200**		**130**	**1.120**	**250**

TM107 Forbedrede trafikale forhold på Nordre Frihavnsgade, Østerbro

Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på projektering af forbedrede forhold for cyklister på Nordre Frihavnsgade mellem Strandboulevarden og Østbanegade samt et tiltag om at lave et midlertidigt forsøg, hvor nogle af ideerne fra projekteringen kan afprøves.

Indhold
Der blev i Budget 2018 afsat midler til projektering og anlæg af første etape af Nordre Frihavsgade som cykelgade – fra Trianglen til Strandboulevarden. Projektet er under projektering. Der er dog ikke truffet beslutning om forbedringer af den sidste del af gaden mellem Strandboulevarden og Østbanegade, og gaden vil derfor ikke opleves som sammenhængende for cyklister, når første etape af Nordre Frihavnsgade står færdig – forventeligt medio 2023.

Projektet i dette budgetnotat omfatter projektering af anden og sidste etape af Nordre Frihavnsgade fra Strandboulevarden til Østbanegade, således at forholdene for cyklister og fodgængere også forbedres på denne del af Nordre Frihavnsgade.

Der er i budgetnotatet opstillet et initiativ og et tilvalg. Initiativet kan vælges alene, mens tilvalget forudsætter samtidig valg af initiativet.

Forbedrede forhold for cyklister på Nordre Frihavnsgade, etape 2 – projektering (1,9 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omfatter projektering til og med projektforslag af strækningen Strandboulevarden – Østbanegade. Det vil sige, at der er tale om en udvidet foranalyse, hvor alle forundersøgelser, myndighedsgodkendelser og eksterne høringer er afsluttet, og hvor konsekvenser og endelig placering af træer, bil- og cykelparkeringspladser, busstoppesteder, fortov og kørebane samt byinventar er fastlagt.

Strækningen mellem Strandboulevarden og Østbanegade er karakteriseret ved at have et bredt vejprofil uden cykelstier eller cykelbaner, smalle fortov, længdeparkering samt cykelparkering på fortovene langs husfacaderne. Den manglende cykelinfrastruktur

bevirker, at gaden føles utryg, og de mange cykler langs facaderne bevirker, at fortovene virker smalle.

For at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere udarbejdes en løsning, hvor hastigheden nedsættes, kørebanen indsnævres, og hvor strækningen evt. omdannes til en cykelgade som resten af Nordre Frihavnsgade.

En indsnævring af kørebanen betyder også, at det er muligt at forbedre forholdene for fodgængere og skabe mere cykelparkering på strækningen. Enten ved at udvide fortovet og lave fortovsudbygninger som på første etape af Nordre Frihavnsgade eller ved at reservere et areal på ca. 1,5 meter på indersiden af parkeringssporet til cykelparkering. Løsningen vil blive afklaret i projekteringen.

På fortovsudbygningerne eller på arealet mellem parkeringssporet og fortovet vil det også være muligt at plante træer, opsætte bænke og/eller andet byinventar. Antal og den præcise placering af bænke, træer og andet byinventar vil blive fastlagt i projekteringen.

Projektet udvikles i samarbejde med den allerede nedsatte følgegruppe bestående af lokaludvalg, cyklistforbundet, handelsstandsforeningen og Ingrid Jespersens Gymnasieskole samt borgere, boligforeninger og gårdlaug på strækningen.

Projektet forventes at have fået politiets samtykke, inden Teknik- og Miljøudvalget orienteres om projektets resultater i 2. kvartal 2023 forud for forhandlingerne om Budget 2024. Såfremt projektet efterfølgende bevilges midler, vil det være muligt at anlægge projektet i forlængelse af etape 1 på Nordre Frihavnsgade. Projektet koordineres med Movia og Økonomiforvaltningen.

Tilvalg – Midlertidige tiltag på Nordre Frihavnsgade, etape 2 (2,6 mio. kr. i anlæg)
Med tilvalget gives der mulighed for at afprøve en kommende omdannelse af strækningen ved at anlægge midlertidige tiltag på gaden, mens strækningen projekteres. Tilvalget kan ikke vedtages uden at afsætte midler til projekteringen.

Via midlertidig afmærkning indsnævres kørebanen til ca. 3,25 meter i hver retning, og parkeringssporet flyttes ca. 1,5 meter ud fra fortovet i begge sider. Arealet mellem fortov og parkeringsporet omdannes til midlertidig cykelparkering ved at markere arealet med cykelparkeringssymboler.

På arealet mellem fortov og cykelparkering opstilles der træer med bunddækkende stauder i plantekummer. Endvidere placeres der bænke på arealet, så der bliver mulighed for ophold.

Den midlertidige omdannelse bliver afprøvet fra juni til august 2022. Evalueringen af de midlertidige tiltag kommer til at danne grundlag for projekteringen af den fremtidige løsning for gaden. Evalueringen vil ske i samarbejde den allerede nedsatte følgegruppe bestående af lokaludvalg, cyklistforbundet, handelsstandsforeningen og Ingrid Jespersens Gymnasieskole samt borgere, boligforeninger og gårdlaug på strækningen

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
0	0	15-20 midlertidigt i plantekummer	Afklares i projekteringen

Forsøget forventes ikke at have konsekvenser for antallet af bilparkeringspladser i gaden. Der forventes etableret yderligere cykelparkeringspladser i forbindelse med forsøget. Det endelige antal vil blive fastlagt i forsøget.

Overordnede målsætninger og effekter
Projektet vil danne grundlag for at anlægge en sammenhængende løsning for cyklister på Nordre Frihavnsgade. En kommende løsning vil bl.a. bidrage til øget trafiksikkerhed og fremkommelighed for cyklister ligesom etablering af flere cykelparkeringspladser vil modsvare gaden aktuelle behov.

Økonomi
Projektet har samlet set estimerede anlægsudgifter på i alt 4,6 mio. kr. i perioden 2022-2023.

Der skal som en konsekvens af tilvalget tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2022. De afledte driftsmidler går til drift og vedligeholdelse af træer og beplantning i plantekummer samt fjernelse af affald.

Projekteringen forventes færdig i juni 2023. Tilvalget forventes ibrugtaget juni 2022 og evalueret i december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Projektering af bedre forhold for cyklister på Nordre Frihavnsgade						
- Anlæg	Anlæg	1.640	283			1.923
Initiativ i alt		**1.640**	**283**			**1.923**
Tilvalg. Midlertidige tiltag på Nordre Frihavnsgade						
- Anlæg	Anlæg	2.630				2.630
- Afledt drift og vedligehold	Service	250				250
Tilvalg i alt		**2.880**				**2.880**
Udgifter i alt		**4.520**	**283**	**0**	**0**	**4.803**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at projekteringen er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Tilvalget vurderes relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	1.450	250			1.700	1.700*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	190	33			223	*
- Tilvalg: Projektering (ekstern)	2000	225				225	225*
- Tilvalg: Udførsel (ekstern)	2000	2.100				2.100	2.100*
- Tilvalg: Udgifter til bygherreorganisation	2000	305				305	*
Anlægsudgifter i alt		**4.270**	**283**			**4.552**	**4.025***
Afledte serviceudgifter							
- Tilvalg: Vedligehold og afledt drift	1000	250				250	
Afledte serviceudgifter i alt		**250**				**250**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro		Østerbro	x	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 ikke tidligere givet midler til formålet.

TM276 Sikker skolevej Ålholm Skole, Valby

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på sikker skolevej ved Ålholm Skole i Valby på de dele af budgetnotatet fra Overførselssagen 2020-2021, som der ikke blev bevilget midler til.

I Budget 2020 blev der afsat 0,5 mio. kr. til en foranalyse af en mere sikker og tryg skolevej til og fra Ålholm Skole. Der er på baggrund af foranalysen udarbejdet forslag til en række tiltag, der vil forbedre tryghed og sikkerhed for skoletrafikken, etablere flere cykelparkeringspladser, flere træer samt skabe et mere trygt og sikkert trafikbillede i kvarteret som helhed. Foranalysens resultater blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 24. august 2020 og i Overførelsessagen 2020-2021 blev der afsat 5,1 mio. kr. til anlæg af tiltag ud for Ålholm Skole. Dette budgetnotat indeholder finansiering til de initiativer i budgetnotatet, som ikke blev afsat med Overførselssagen 2020-2021.

Indhold

Skoledistriktet Ålholm Skole er karakteriseret ved at være et boligkvarter med store trafikårer. Roskildevej, Valby Langgade og Ring 2 går alle gennem kvarteret og gennemskærer skoledistriktet. Ringbanen, der forbinder Valby med Nørrebro og Hellerup, går også gennem kvarteret nær skolens areal. Disse store trafikårer skaber trafikale udfordringer for de bløde trafikanter, ikke mindst til og fra Ålholm Skole.

Foranalysen viser, at de store trafikale årer skaber trafikale barrierer for skolevejstrafikken til Ålholm Skole og gør det vanskeligt og utrygt at færdes som cyklist eller fodgænger, særligt i myldretiden.

Med dette budgetnotat udføres en række mindre anlægsprojekter eller tiltag på baggrund af resultaterne fra foranalysen. Disse tiltag kan vedtages i forskellige initiativer:

- Initiativ 1 krydsning af Valby Langgade
- Initiativ 2 med krydset ved Valby Langgade / Ålholmvej / Vigerslevvej
- Initiativ 3 med "fjerne" tiltag (længere væk fra skolen).

Initiativerne kan besluttes uafhængig af hinanden eller samlet. Vælges alle initiativerne samlet opnås den største effekt af tiltagene, og skolebørnene i hele skoledistriktet vil få en tryg og sikker skolevej.

Der henvises til bilag 1 for illustration af projekterne.

Initiativ 1: Krydsning af Valby Langgade (9,0 mio. kr. i anlæg)
Initiativ 1 indeholder en forbedring af Valby Langgade mellem Skellet og Nakskovvej. Initiativet indeholder:

- To forbedrede krydsninger af Valby Langgade med midterhelle og sideheller på 2 – 3 m. Krydsningen udfor Vibeholmen etableres også med støttepunkter for cyklister, der skal krydse Valby Langgade.
- Cykelstien udvides på dele af strækningen og suppleres med et venstresvingsspor to steder på strækningen.
- Der etableres ind- og udstigningsperroner på Valby Langgade for at minimere trafikken, der kører helt ind til skolen.
- Vejtilslutningen fra Nakskovvej på den sydlige side nedlægges og Nystedvejs tilslutning bevares med overkørsel. Dette skaber mulighed for begrønning og ophold.
- Udvidelse af fortov på Nystedsvej med 30 nye cykelparkeringspladser og begrønning.
- Tunnelen opgraderes med bedre lys, spejle der sikrer oversigtsforhold og en mindre stejl trappe, der gør det muligt at trække cyklen op og ned.

Initiativ 1 har ingen konsekvenser for træer.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 1

Antal pladser i projektområde t før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringsplads er, der anlægges i projektet (forventet)
51	Uden for zone	110 %	7	5

Initiativ 2: Krydset Valby Langgade /Ålholmvej /Vigerslevvej (7,4 mio. kr. i anlæg)
Krydset mellem Valby Langgade, Ålholmvej / Vigerslevvej ombygges for at øge trafiksikkerheden for de bløde trafikanter. Initiativet indeholder:

- Valby Langgade vest for Vigerslevvej lukkes for biltrafik. Dette medfører, at der er fire ben i krydset, hvilket sikrer en mere tryg overgang for bløde trafikanter.
- Derudover opstrammes krydset geometrisk, hvor midterhelle udvides og kørespor indsnævres, og der foretages signaltekniske justeringer, der forbedrer krydsningen for de bløde trafikanter.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 2

Antal pladser i projektområde t før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringsplads er, der anlægges i projektet (forventet)
5	Uden for zone	106%	4	1

Tilvalg til initiativ 2: Anlæg af plads (1,2 mio. kr. i anlæg)
Lukningen af Valby Langgade vest for Vigerslevvej (initiativ 2) vil eliminere den gennemkørende trafik mellem Valby Langgade og Roskildevej og gøre det muligt at anlægge en plads med mulighed for at plante træer og skabe rum for ophold.

Med dette tilvalg plantes op til tre træer, og der etableres bænke, såfremt lokaludvalget ønsker dette.

Konsekvenser for træer, tilvalg til initiativ 2

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
0	0	Op til 3	Op til 3

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

Initiativ 3: De "fjerne tiltag" (8,4 mio. kr. i anlæg)
Initiativ 3 indeholder en række tiltag lidt længere væk fra Ålholm Skole:
- Geometrisk opstramning af krydset Ålhomvej / Roskildevej ved at udvide krydsets hjørner og midterheller, samt en signalteknisk justering.
- Etablering af krydsning af Roskildevej ved Vigerslevvej for cyklister samt en nedsættelse af hastigheden til 50 km/t på Roskildevej.
- Cykelstien på Skellet flyttes og der etableres en overkørsel ved Johannes V. Jensens Allé. Størstedelen af dette tiltag er i Frederiksberg Kommune, hvorfor det afhænger af samarbejde med og godkendelse fra Frederiksberg Kommune. Der skal yderligere fælles et træ i Frederiksberg Kommune.
- Omdannelse af længdeparkering til Skråparkering på Vigerslevvej nord for Valby Langgade og etablering af en mere sikker krydsning mellem Vigerslevvej, Nakskovvej og Bramslykkevej.
- Hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 30 km/t i krydset ved Vigerslevvej, Nakskovvej og Bramslykkevej. Dette kan evt. forlænges til at gælde alle strækningerne.

Konsekvenser for træer, initiativ 3

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
1, i Frederiksberg Kommune	1, i Frederiksberg Kommune	0	0

Frederiksberg Kommune afventer et konkret projektforslag, inden de kan tage endelig stilling at træet kan fældes. Såfremt Frederiksberg Kommune ikke kan tilladelse til at træet fældes, vil forvaltningen projektere en anden løsning.

Konsekvenser for bilparkeringspladser, initiativ 3

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatnings-parkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
151	Uden for zone	112%	5	0

Initiativ 3 har ingen konsekvenser for cykelparkering.

Flytning af cykelstien i Initiativ 3 skal koordineres med det kommende skybrudsprojekt på Skellet (KV57 Skellet, tidligere Gåsebækvej), som forelægges til politisk behandling med Klimatilpasningsredegørelse 2021 ultimo 2021. Periodiseringen af initiativet afspejler koordineringen.

Overordnede målsætninger og effekter
Alle initiativerne vil øge trafiksikkerheden og trygheden for eleverne ved Ålholm Skole, og understøtter kommunens mål om nul dræbte i trafikken.

Økonomi

Projektet inkl. tilvalg har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,7 mio. kr. i perioden 2022-2027. Der skal som konsekvens af initiativerne tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. Såfremt der afsættes midler til alle tre initiativer, vil det reducere udgifterne til anlæggelsen med 3,3 mio. kr. Dette skyldes, at der kan opnås synergi ved at projektere og anlægge initiativerne samlet. Synergierne er indregnet i de 22,7 mio. kr. angivet oven for.

Afhængig af hvor mange initiativer der vedtages, forventes projektet ibrugtaget løbende fra oktober 2024 til oktober 2027.

Initiativ 1 og 2 forventes ibrugtaget oktober 2024.

Initiativ 3 og det samlede projekt forventes ibrugtaget oktober 2027, da de skal koordineres med skybrudsprojektet.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2027 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**I alt**
Initiativ 1. Krydsning af Valby Langgade								
- Anlæg	Anlæg	475	5.191	3.382				9.048
- Afledt drift og vedligehold	Service			13	26	26	26	91
Initiativ 1 i alt		**475**	**5.191**	**3.395**	**26**	**26**	**26**	**9.139**
Initiativ 2. Krydset Valby Langgade /Ålholmvej /Vigerslevvej								
- Anlæg	Anlæg	385	4.230	2.760				7.375
- Afledt drift og vedligehold	Service			39	77	77	77	270
Tilvalg: Anlæg af plads				1.244				1.244
Tilvalg: Afledt drift og vedligehold				6	8	8	8	30
Initiativ 2 i alt, inklusive tilvalg		**385**	**4.230**	**4.049**	**85**	**85**	**85**	**8.919**
Initiativ 3. De fjerne tiltag								

- Anlæg	Anlæg	373	4.117	2.692	170	452	622	8.426
- Afledt drift og vedligehold	Service			10	20	20	20	70
Initiativ 3 i alt		**373**	**4.117**	**2.702**	**190**	**472**	**642**	**8.496**
Synergi (besparelse) samt tidsforskydning ved samtidig udførsel af initiativ 1-3								
- Anlæg	Anlæg	-418	-12.724	2.884	6.922			-3.336
- Afledt drift og vedligehold	Service			-62	-131			-193
Synergi i alt		**-418**	**-12.724**	**2.822**	**6.791**	**0**	**0**	**-3.529**
Initiativ 1-3 samlet								
- Anlæg	Anlæg	815	814	12.949	7.091	452	622	22.743
- Afledt drift og vedligehold	Service			0	0	131	131	262
Udgifter i alt		**815**	**814**	**12.949**	**7.091**	**583**	**753**	**23.005**

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	Bevil-ling	Udvalg	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
Anlægsudgifter										
- Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	TMU	420	420	210				1.050	1.050*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000	TMU		4.170	2.780				6.950	6.950*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	TMU	55	601	392				1.048	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000	TMU	340	340	170				850	850*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000	TMU		3.400	2.270				5.670	5.670*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000	TMU	45	490	320				855	*
- Projektering (ekstern), tilvalg til initiativ 2	2000	TMU			100				100	100*
- Udførsel (ekstern), tilvalg til initiativ 2	2000	TMU			1.000				1.000	1.000*

- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg til initiativ 2	2000	TMU			144				144	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	2000	TMU	330	330	170	150	150		1.130	1.130*
- Udførsel (ekstern), initiativ 3	2000	TMU		3.310	2.210	0	250	550	6.320	6.320*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000	TMU	43	477	312	20	52	72	976*	*
- Projektering (ekstern), synergi ved samlet udførsel	2000	TMU	-370	-370	-370	180			-930	-930
- Udførsel (ekstern), synergi ved samlet udførsel	2000	TMU		-10.880	2.920	5.940			-2.020	-2.020
- Udgifter til bygherreorganisation, synergi ved samlet udførsel	2000	TMU	-48	-1.474	334	802			-386	*
Anlægsudgifter i alt, initiativ 1-3 samlet			**815**	**814**	**12.962**	**7.092**	**452**	**622**	**22.757**	**20.120***
Afledte serviceudgifter										
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 1	1000	TMU			13	26	26	26	91	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 2	1000	TMU			39	77	77	77	270	
- Vedligehold og afledt drift, tilvalg til initiativ 2	1000	TMU			6	8	8	8	30	
- Vedligehold og afledt drift, Initiativ 3	1000	TMU			10	20	20	20	70	
- Vedligehold og afledt drift, tidsforskydning ved samlet udførsel	1000	TMU			-62	-131			-193	
- Vedligehold og afledt drift, tidsforskydning ved samlet udførsel (med alternativt initiativ 2)	1000	TMU			-23	-46			-69	
Afledte serviceudgifter i alt			**0**	**0**	**-17**	**-46**	**131**	**131**	**199**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

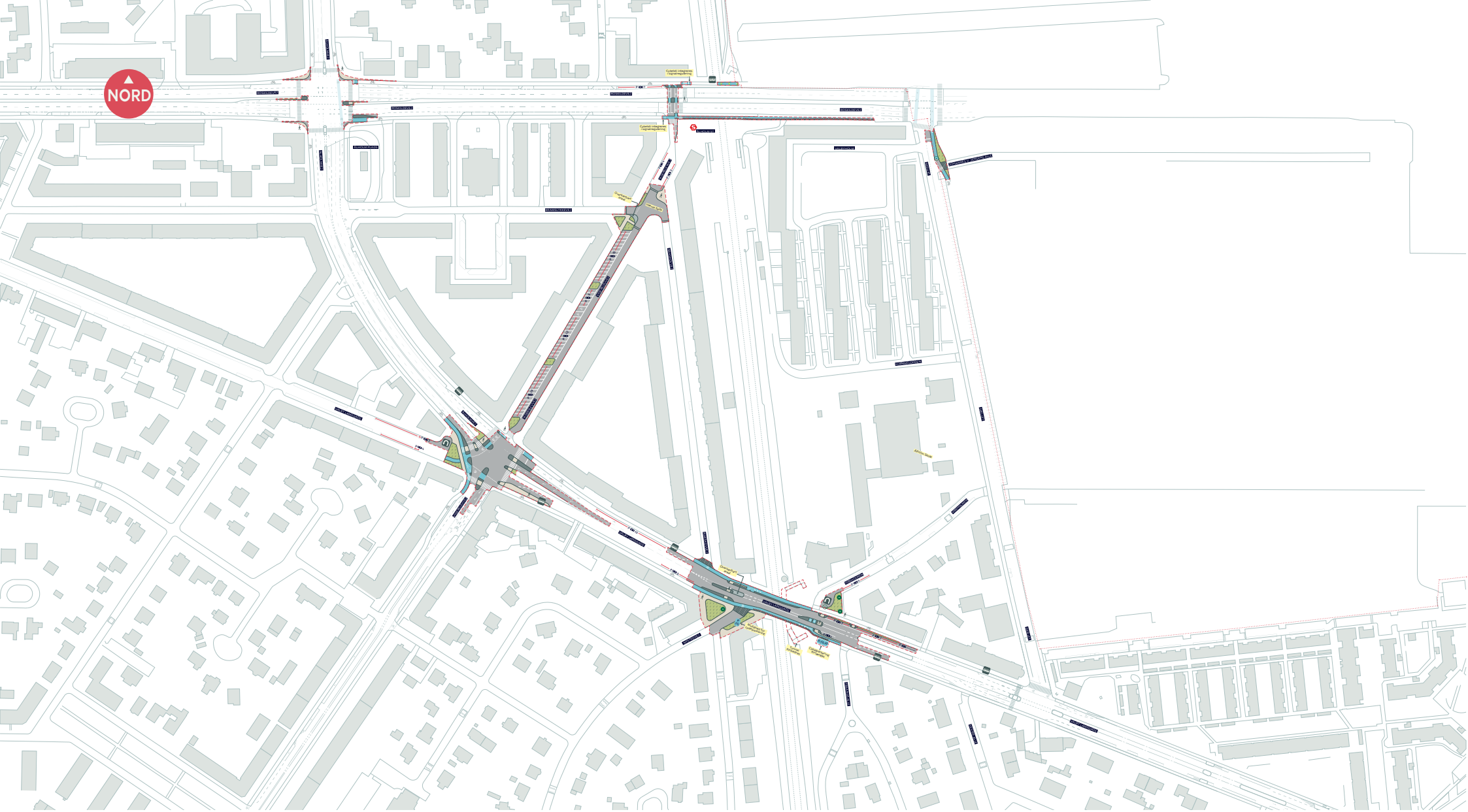
Der blev i Budget 2020 afsat 0,5 mio. kr. til en foranalyse af Sikker Skolevej ved Ålholm Skole.

I Overførelsessagen 2020-2021 blev der afsat 5,1 mio. kr. til anlæg af tiltag ud for Ålholm Skole.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2020**	**2021**
Budgetaftale 2020	500	
Overførselssagen 2020-2021		5.100
Afsatte midler i alt	**500**	**5.100**

Henvisninger
Sikker skolevej Ålholm Skole - foranalyse

Bilag
Bilag 1 – Skitseforslag for Sikker Skolevej Ålholm Skole



Anlægsområde

Kommunegrænse

Vendeplads

Udstigningsperron

Cykelsti

Cykelbane for skolebørn

Overkørsel

Eksisterende træ (3 stk.)

Træ der fældes (2 stk.)

Mulig begrønning

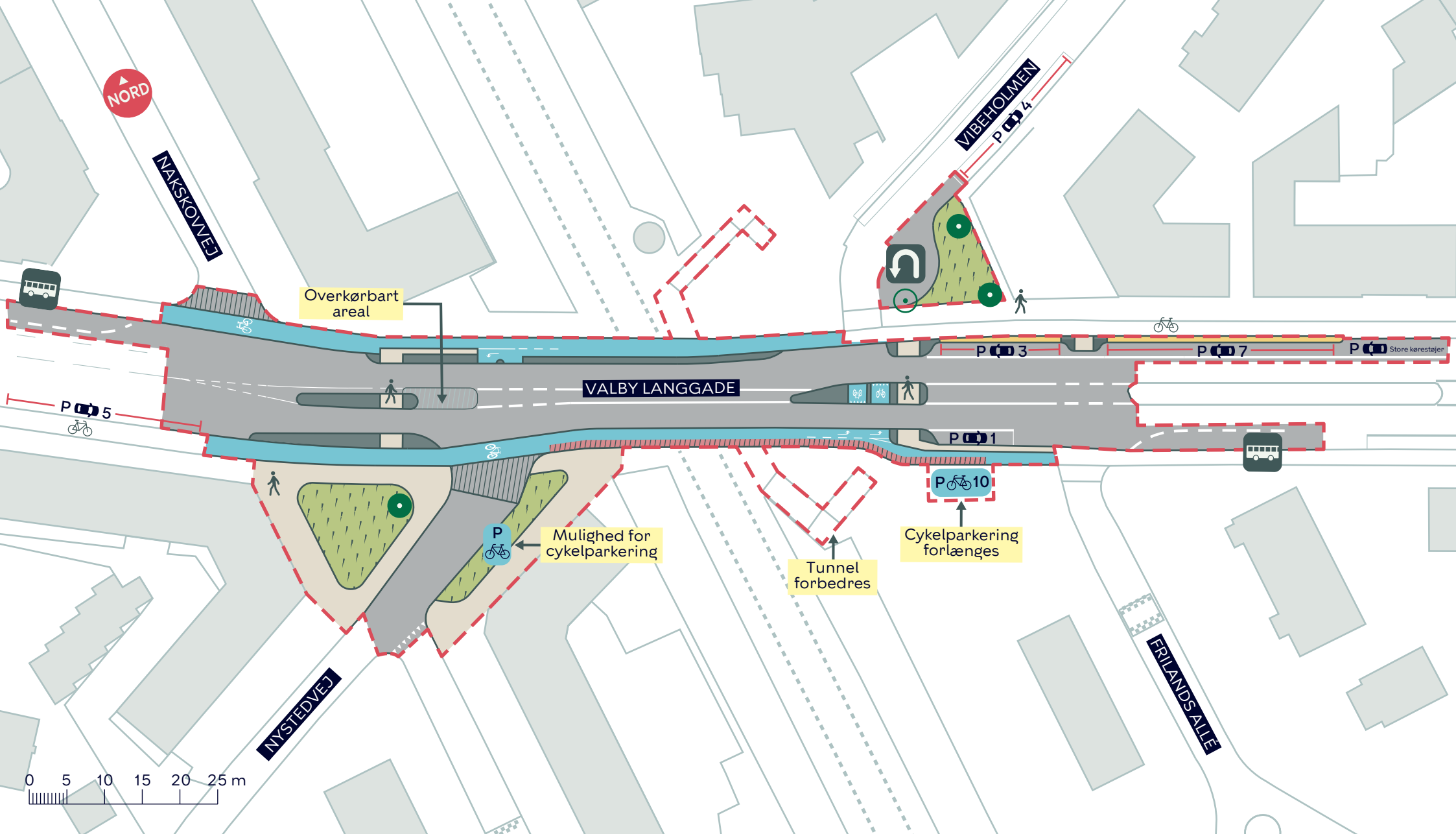
SIKKER SKOLEVEJ, ÅLHOLM SKOLE

Valby

Projektforslag

BILAG 1 SAMLET

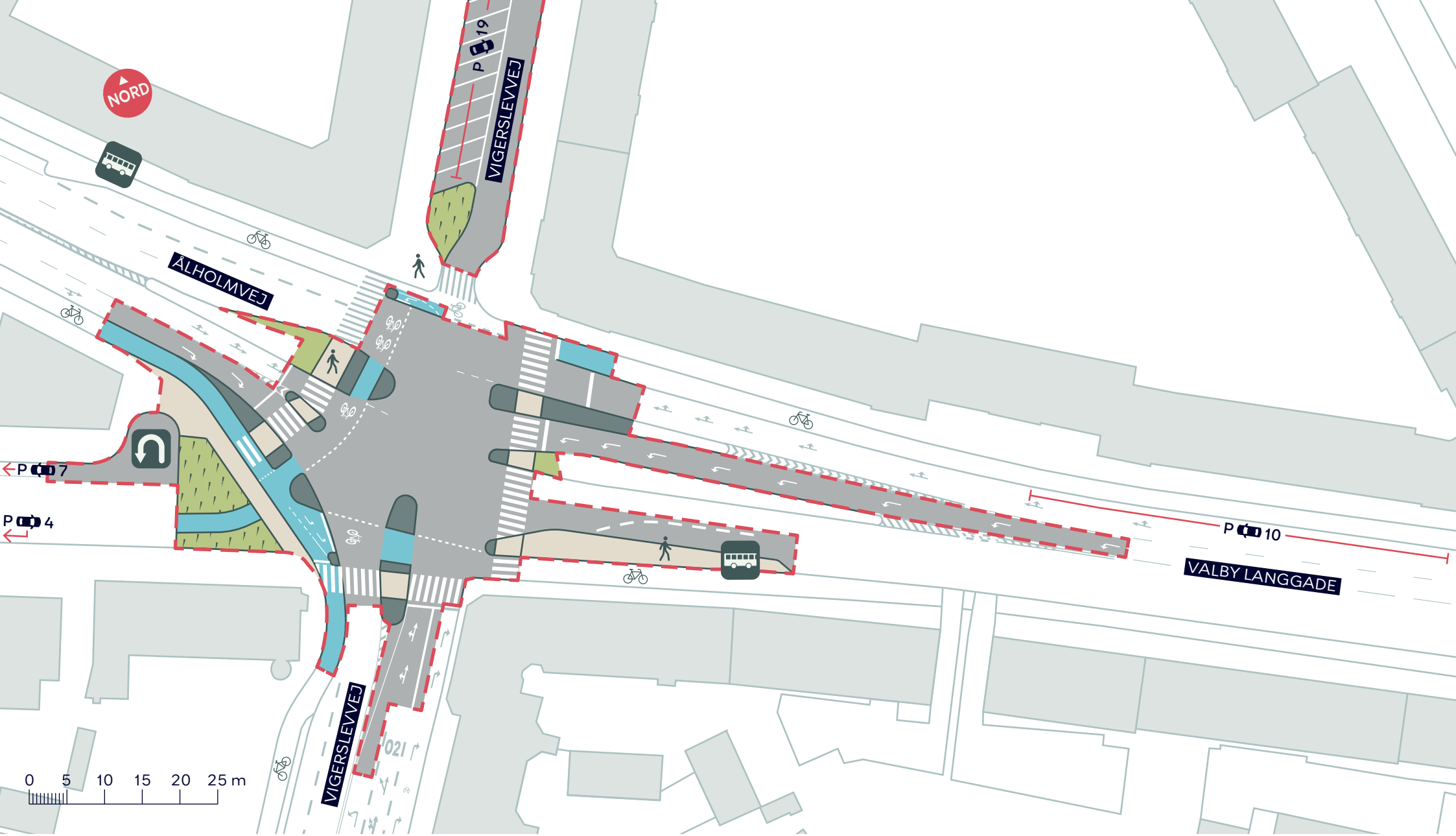
KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde
Vendeplads
Udstigningsperron
Cykelsti
Cykelbane for skolebørn
Overkørsel
Eksisterende træ (3 stk.)
Træ der fældes (1 stk.)
Mulig begrønning

SIKKER SKOLEVEJ, ÅLHOLM SKOLE
Valby
Projektforslag, initiativ 1
BILAG 1B

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Vendeplads

Cykelsti

Mulig begrønning

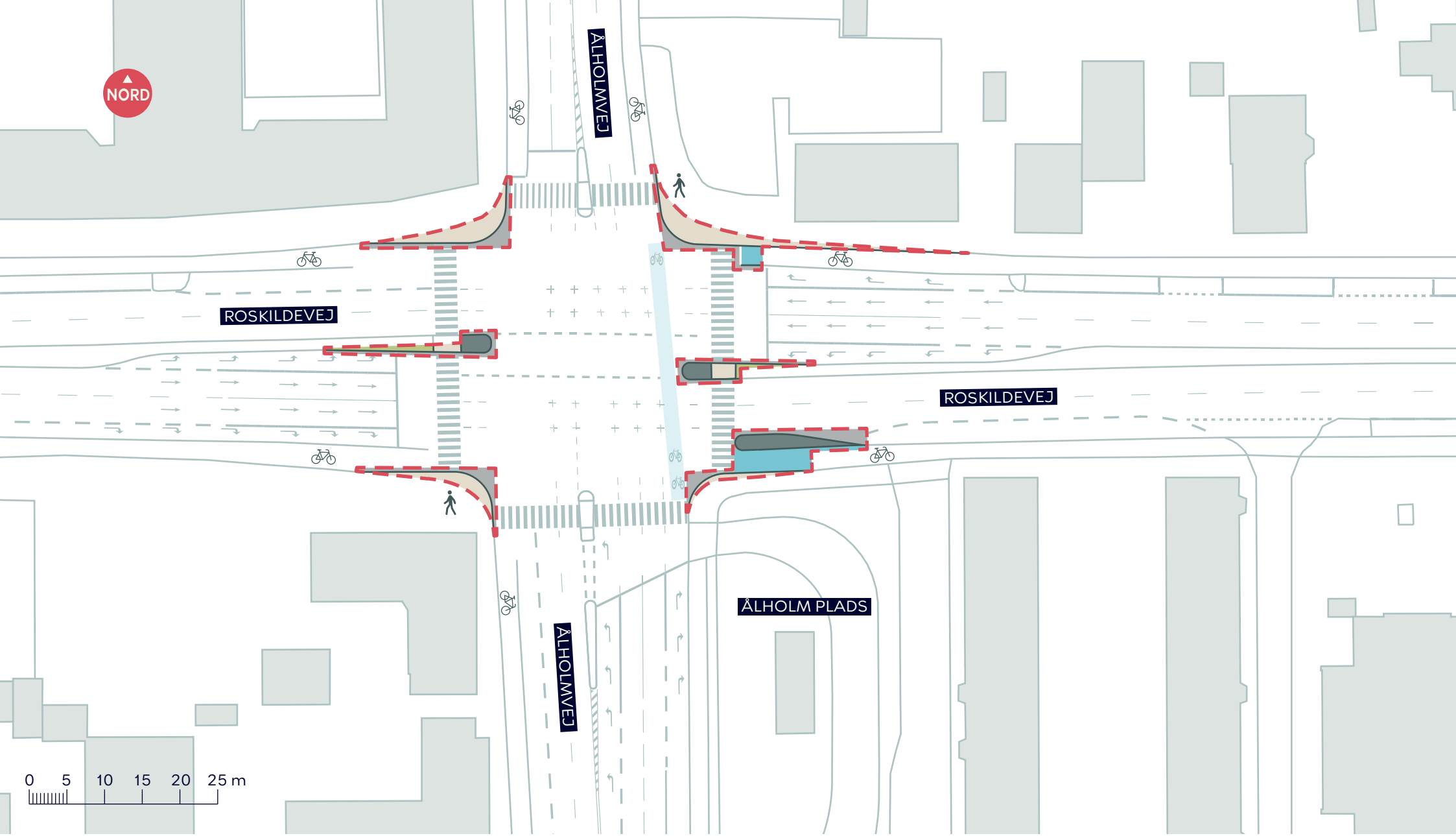
SIKKER SKOLEVEJ, ÅLHOLM SKOLE

Valby

Projektforslag, initiativ 2

BILAG 1C

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Cykelsti

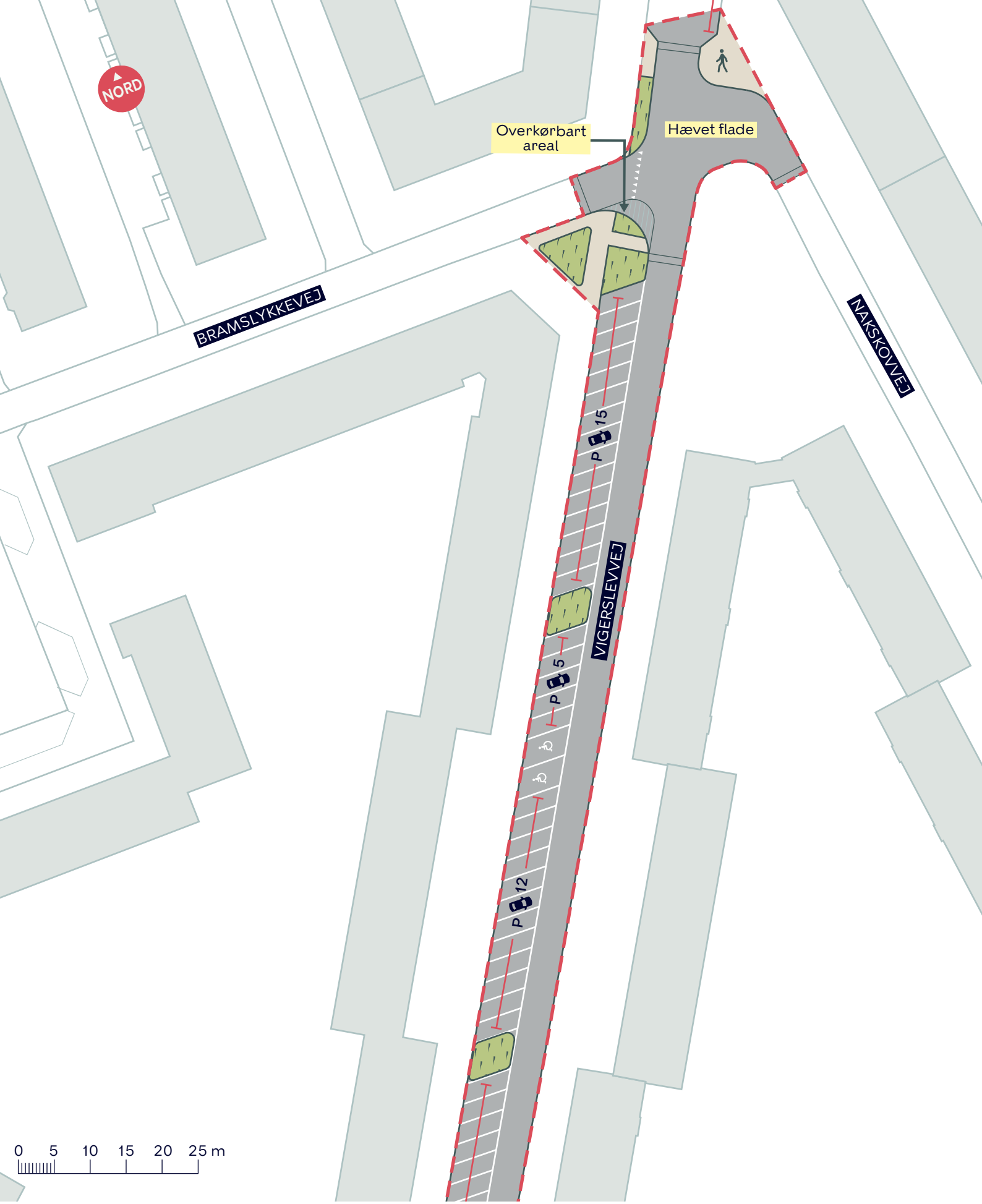
SIKKER SKOLEVEJ, ÅLHOLM SKOLE

Valby

Projektforslag, initiativ 3

BILAG 1D

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Mulig begrønning

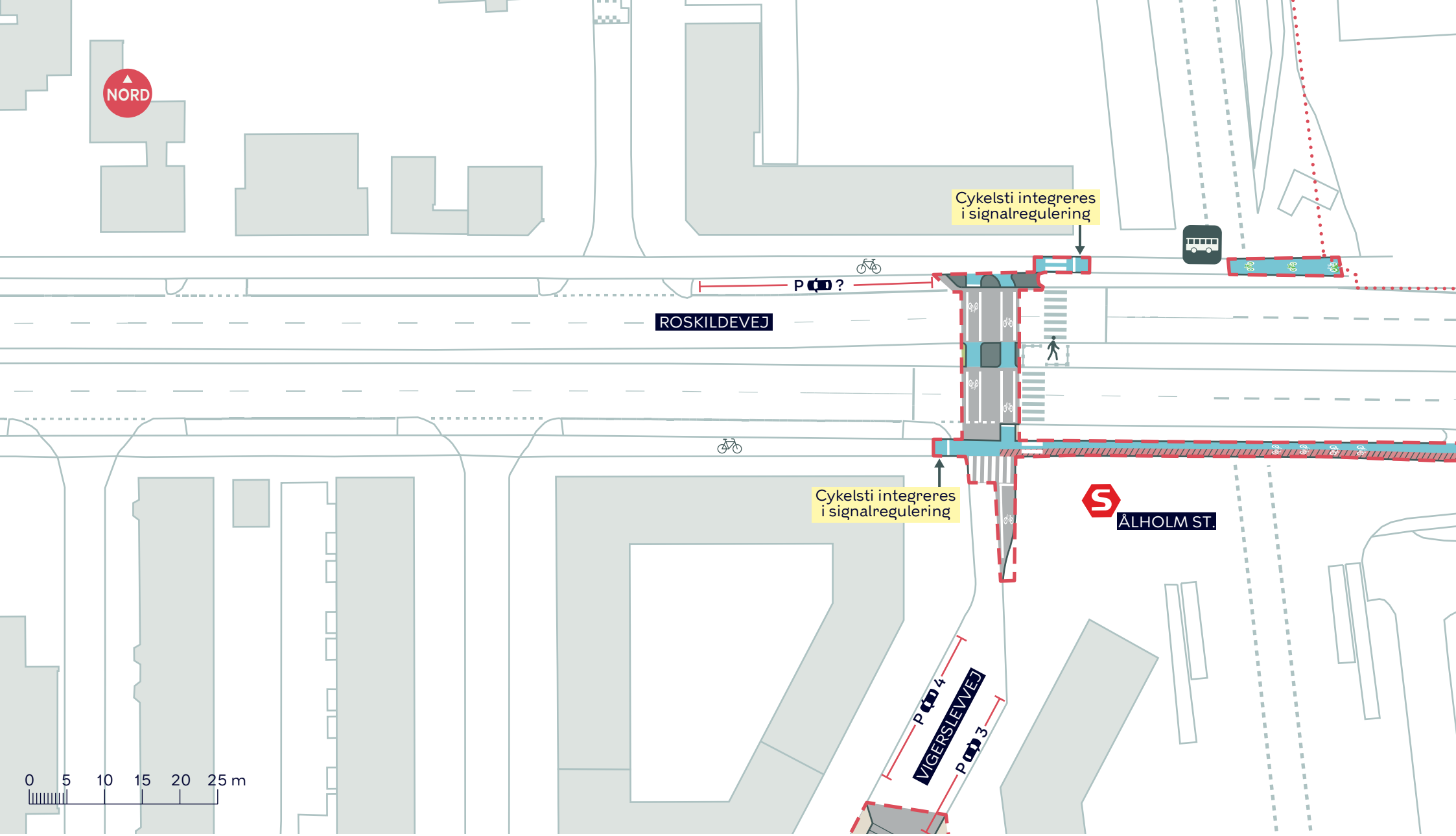
SIKKER SKOLEVEJ, ÅLHOLM SKOLE

Valby

Projektforslag, initiativ 3

BILAG 1E

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde

Cykelsti

Cykelbane for skolebørn

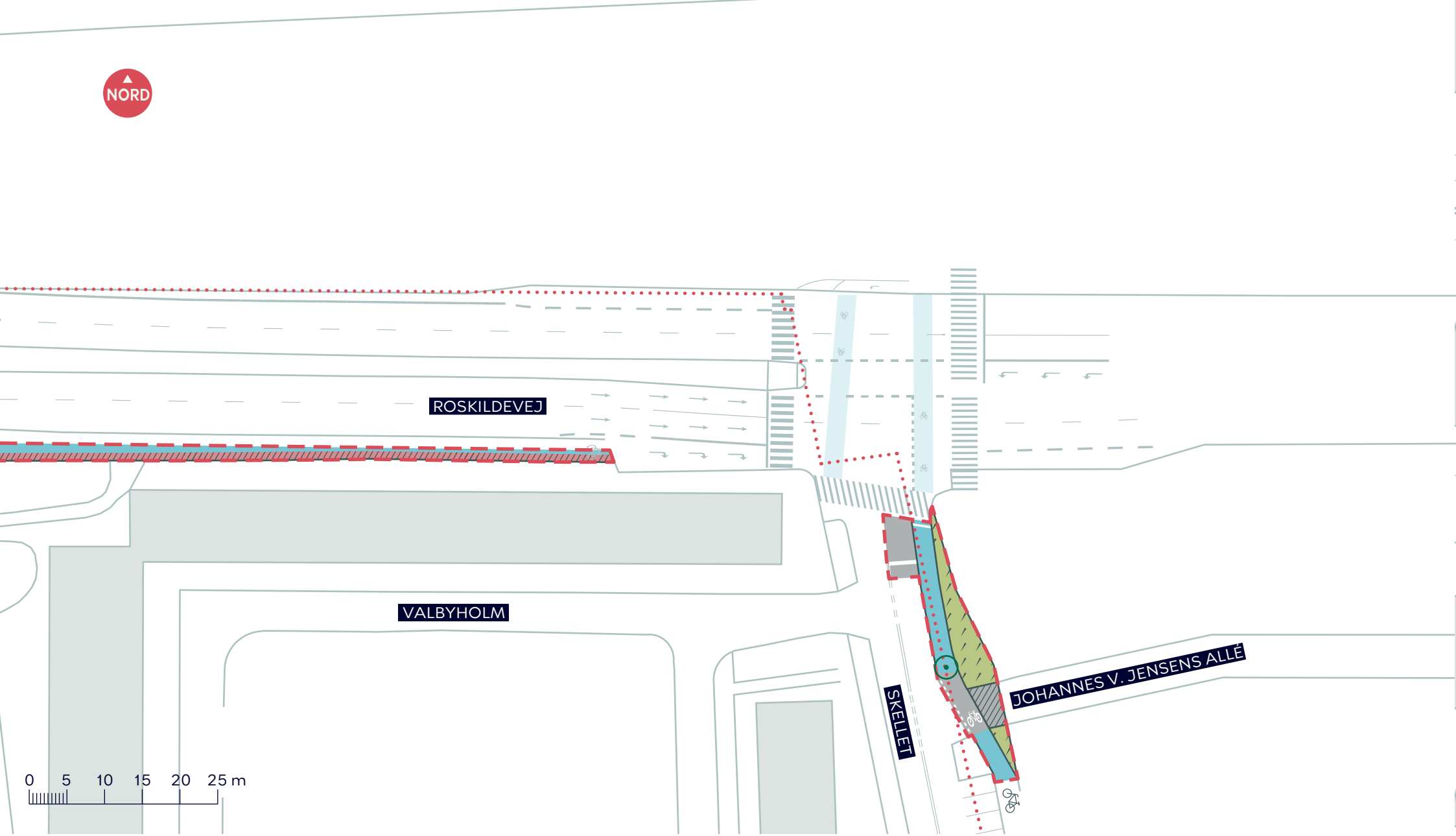
SIKKER SKOLEVEJ, ÅLHOLM SKOLE

Valby

Projektforslag, initiativ 3

BILAG 1F

KØBENHAVNS KOMMUNE



Anlægsområde
Kommunegrænse
Cykelsti
Cykelbane for skolebørn
Overkørsel
Træ der fældes (1 stk.)
Mulig begrønning

SIKKER SKOLEVEJ, ÅLHOLM SKOLE
Valby
Projektforslag, initiativ 3
BILAG 1G

KØBENHAVNS KOMMUNE

TM177 Bavnehøj Allé – trygt, grønt og aktivt byrum og forbindelse, Vesterbro-Kgs. Enghave

Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på et byrum og en grøn forbindelse på Bavnehøj Allé samt en tryg forbindelse gennem Vestre Kirkegård.

Indhold
Med dette budgetnotat etableres et byrum på Bavnehøj Allé og en grøn forbindelse gennem alléen over kirkegården til Sjælør Boulevard.

På det grønne areal langs Bavnehøj Allé etableres en række mindre byrum, der skaber mulighed for ophold og gør adgangen til det grønne byrum mere sikker. For enden af Bavnehøj Allé, foran indgangen til Vestre Kirkegård, etableres en plads med mulighed for aktiviteter som eksempelvis markeder. Derudover vil pladsen skabe trafikal tryghed, da rundkørslen omlægges, og det fremover ikke vil være muligt for privatbiler at køre ind på kirkegården fra Bavnehøj Allé.

Der etableres en ny, lettere tilgængelig og sikker indgang til Vestre Kirkegård fra Sjælør Boulevard overfor Sankt Annæ Gymnasium med ramper og trapper, der tilgodeser cyklister, kørestolsbrugere og dårligt gående. Derudover etableres en låge i kirkegårdens hegn ved Nathalie Zahles Vej. De nye indgange til kirkegården vil skabe tryggere skoleveje over Vestre Kirkegård for skoleelever fra Bavnehøj skole, som bor i Valby.

Mellem pladsen på Bavnehøj Allé og den nye indgang til kirkegården fra Sjælør Boulevard vil en bearbejdning af stierne tydeliggøre forbindelsen på tværs af Vestre Kirkegård for fodgængere og cyklister.

Projektet vil blive koordineret med sikker skolevejsprojektet på Bavnehøj Allé og Tranehavevej, som blev besluttet i Budget 2020.

Forvaltningen har i regi af områdefornyelsen udarbejdet et idéoplæg i samarbejde med lokalområdet, som vil danne baggrund for den videre proces (bilag 1).

Projektforslaget forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2023.

Konsekvenser for træer

Træer i projektområdet før anlægsprojekt	Træer, der fældes (forventet)	Nye træer, der plantes	Træer i projektområdet efter anlægsprojekt
74	4	4-8	74-78

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet vil give mulighed for, at Bavnehøj kvarterets forskellige beboere kan mødes, tiltrække flere Københavnere til kvarterets grønne områder og skabe en sikker skolevej for eleverne fra Valby til Bavnehøj Skole.

Projektet bidrager således til at realisere indsatser under Politik for udvikling af Københavns Kommunes fem kirkegårde mod 2065, Arealplan for grønne områder, Politik for Udsatte Byområder samt Kvarterplanen for Områdefornyelse Bavnehøj.

Økonomi

Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,5 mio. kr. i perioden 2022. Idet der allerede i forbindelse med Områdefornyelsen Bavnehøjs kvarterplan er planlagt og afsat finansiering og anlægsmåltal på 8,5 mio. kr. til en lignende indsats kan midlerne omdisponeres fra områdefornyelsen til dette projekt. Der søges således med dette budgetnotat anlægsmidler for 9,0 mio. kr. med tilhørende anlægsmåltal.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2025 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i august 2025.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2025 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings -område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
- Anlæg	Anlæg	1.214	2.205	6.729	7.352		17.500
Omdisponering af bevilling fra Områdefornyelsen	Anlæg	-300	-1.000	-3.600	-3.600		-8.500
- Afledt drift og vedligehold	Service				229	550	779
Udgifter i alt (netto)		**914**	**1.205**	**3.129**	**3.981**	**550**	**9.779**

Risikovurdering

Den overordnede vurdering er, at projektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % til uforudsete udgifter.

Projektet vil skabe nye indgange til Vestre Kirkegård, hvorfor Stiftsøvrigheden skal godkende anlæg på Vestre Kirkegård. Stiftet kan ønske at blive inddraget af flere omgange, hvilket kan påvirke tidsplan og økonomi.

Projektet skal koordineres med Klimatilpasning af Vestre Kirkegård. Klimatilpasningsprojektet afventer Stiftsøvrighedens godkendelse, hvorfor evt. forsinkelser af klimatilpasningsprojektet kan bevirke, at de to anlægsprojekter bliver sammenfaldende.

Det skal undersøges, om der kan lukkes for biltrafik fra Bavnehøj Allé til Vestre Kirkegård, således at kun køretøjer, som varetager kirkelige opgaver eller drift, kan køre ind ad denne indgang.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Projektering (ekstern)	2000	1.073	1.950	1.950	700		5.673*	5.673*
- Udførsel (ekstern)	2000			4.000	5.800		9.800	
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	141	255	779	852		2.027	*
- Omdisponeres fra bevilling Byfornyelse anlæg til ordinær anlæg	2010	-300	-1.000	-3.600	-3.600		-8.500	
Anlægsudgifter i alt		**914**	**1.205**	**3.129**	**3.752**	**0**	**9.000**	**5.673***
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og afledt drift	1000				229	550	779	
Afledte serviceudgifter i alt					**229**	**550**	**779**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til projektet.

Bilag

Bilag 1: Idéoplæg til Bavnehøj Allé

schønherr

Områdefornyelsen
Bavnehøj

IDEOPLÆG TIL BAVNEHØJ ALLÉ

GRØN FORBINDELSE OG BYRUM

26.05.2021

Indholdsfortegnelse

OVERSIGTSPLAN	3
OMRÅDE A: INDGANG VED SJÆLØR BOULEVARD	4
OMRÅDE B: BAVNEHØJ ALLE	6
OMRÅDE C: MELLEM ENGHAVEVEJ OG JERNBANEBYEN	8

IDEOPLÆG TIL BAVNEHØJ – grønne forbindelser og nye mødesteder

Dette Ideoplæg tager sit udgangspunkt i de fokusområder der er formuleret i kvarterplansprojekterne: ”Bavnehøj Allé”, ”Sjælør Boulevard” og ”Fra nord til syd til øst til vest”. Ideoplægget er desuden udviklet på baggrund af ønsket om at skabe nye gode mødesteder og bedre forbindelser gennem kvarteret.

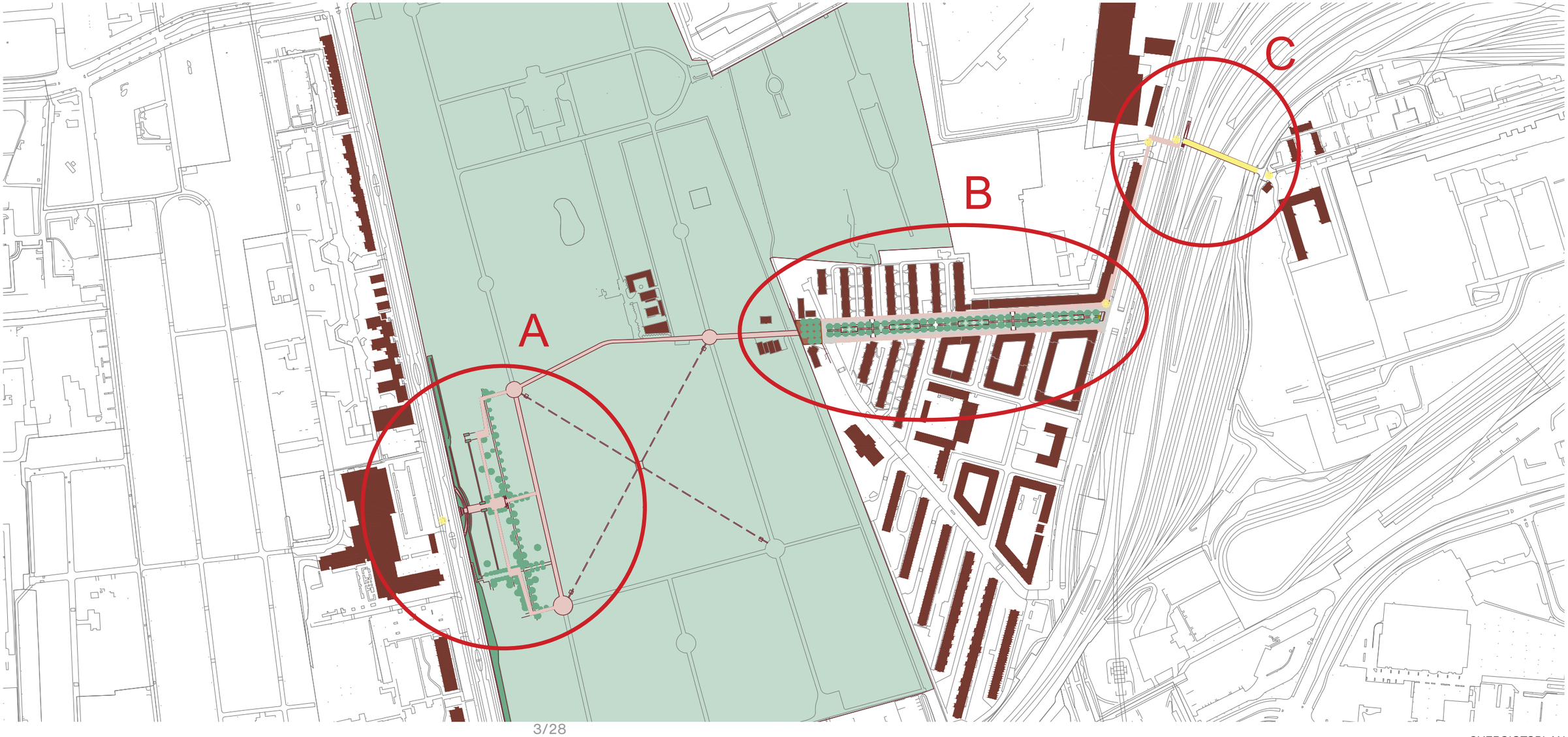
Ideoplægget har fundet sin form gennem grundige diskussioner med områdets lokale beboere og interessenter ved tre workshops. På workshop 2 fremlagde Schønherr en række visioner for en styrkelse af Bavnehøjs identitet, for bedre adgang til, og passage gennem, området, og for en række nye møde- og aktivitetssteder. Ved workshop 3 blev disse visioner fremlagt i en revideret form der vandt bred opbakning blandt workshoppens deltagere.

Følgende succeskriterier har været gældende for projektet:

- Mindst to byrum er anlagt på Bavnehøj allé
- Mindst 50% af bavnehøjs beboere benytter jævnligt Bavnehøj allé til ophold, hverdagsliv og fællesaktiviteter
- Der er etableret mindst én ny indgang fra Sjælør Boulevard til Vestre Kirkegård
- Der er udført tiltag, der forbedrer trafiksikkerheden foran indgangen til kirkegården på Bavnehøj allé.
- 25% flere bruger øst-vest forbindelsen for cyklister og gående fra Enghavevej til Sjælør Boulevard på tværs af kirkegården.

Ideoplægget er som ønsket opbygget omkring to økonomiske scenarier, hhv. med en ramme på 10 og 20 mio. kr., udtrykt som: Need to have, og Nice to have. Need to have er ideoplæggets basisprojekt, mens elementerne i Nice to have bygger ovenpå, og tilfører ekstra kvalitet til området.

Vi har valgt at beskrive tiltagene gennem tre områder hhv.: A, B og C.



OVERSIGTSPLAN

A – Indgang fra Sjælør Boulevard til Vestre Kirkegård.

Det forekommer oplagt at Vestre Kirkegård skal have en indgang på det lange stræk langs Sjælør Boulevard. Efter at have vurderet fordele og ulemper ved forskellige mulige placeringer, er løsningen blevet, at lægge indgangen over for Sankt Annæ Gymnasium. Der er tre umiddelbare fordele ved denne placering. For det første ligger den tæt på en fodgængerovergang, der forbinder det østlige og vestlige fortov langs Sjælør Boulevard. For det andet er niveauspringet fra fortovet til kirkegården på dette sted overkommeligt, hvilket betyder, at det er muligt at skabe en adgang, der er tilgængelig for alle. Og endelig lægger det nye indgangsparti sig logisk i den eksisterende parkstruktur, både hvad angår logistik og arkitektur.

Undervejs i processen har den rute der er vist i Udviklingsplanen for Vester Kirkegård været undersøgt. Ulemperne ved at vælge denne lidt nordligere løsning (overfor P-pladsen ved LIDL), er, at terrænforskellen her er noget højere, hvilket vil medføre at en rampe ind i anlægget, skal være længere, og opdeles på to ben. Endvidere er der ikke nogen fodgængerovergang på Sjælør Boulevard på dette sted. Endelig er den eksisterende rampe man skal forcere for at komme længere ind på kirkegården temmelig stejl.

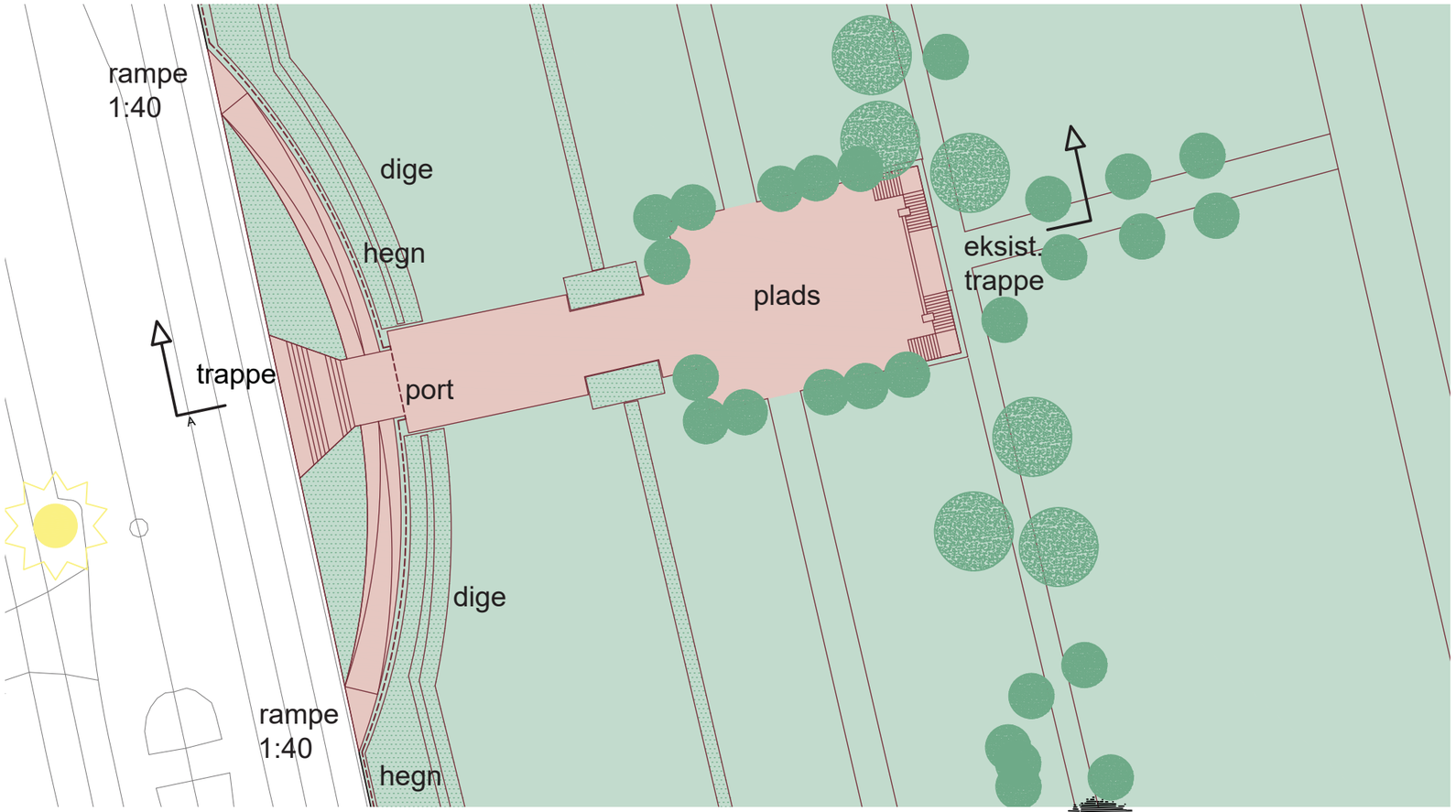
Indgangspartiet opbygges omkring en af kirkegårdens akser. Den udformes med en central trappe flankeret af to let buede ramper. De tre adgangsveje mødes oppe på en fælles repos. Udformningen er lavet med svagt hældende ramper, hvilket tilgodeser cyklister, kørestolsbruger og dårligt gående. Bag udformningen ligger en intention om at lave en arkitektonisk kobling til trappeanlægget længere inde i anlægget, der er opbygget som et to-fløjet trappeanlæg omkring en halvcirkulær grotte.

Det nye indgangsparti etableres med lave cortensstålvægge, der danner ryg for ramperne, hvor disse skærer sig ind i terrænet. Selve belægningen på ramperne laves i overfladebehandet asfalt, der yder en hvis friktion, og tilskynder til at færdes i et roligt tempo. Trapperne laves enten i granit eller betonelementer af høj kvalitet, og forsynes med håndlister i rustfrit stål.

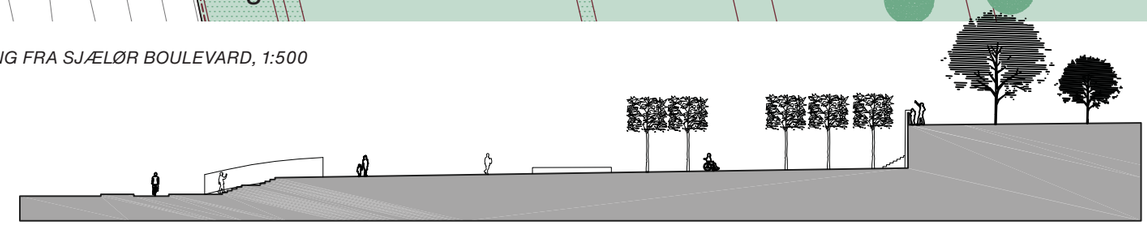
Den eksisterende jordvold føres med ind i anlægget bag ramperne og de lave cortenstålsvægge. Hegnet langs Sjælør Boulevard føres ligeledes ind i anlægget placeret bag ramperne, og monteret på cortenstålsvæggene. Hegnet laves i en specialudformning der passer til anlægget, og forsynes med en aflåselig port, mellem reposen over anlægget og den videre adgang mod øst.

Terrænet mellem det nye indgangsparti øvre repos og det eksisterende trappeanlæg mod øst bearbejdes som en belagt, let skrånende flade. Ved den videre færden ind i anlægget, kan man, udover at benytte det eksisterende trappeanlæg, opnå adgang via ramper hhv. mod nord og syd. Den sydlige rampe har en yderst moderat stigning, og er derfor fuldt tilgængelig.

Endvidere forslås det at stiforbindelse længere ind i anlægget på kirkegården opgraderes ved udskiftning af belægninger, f.eks. partielt ved "rundkørslerne" og/eller etablering af lysskulpturer.

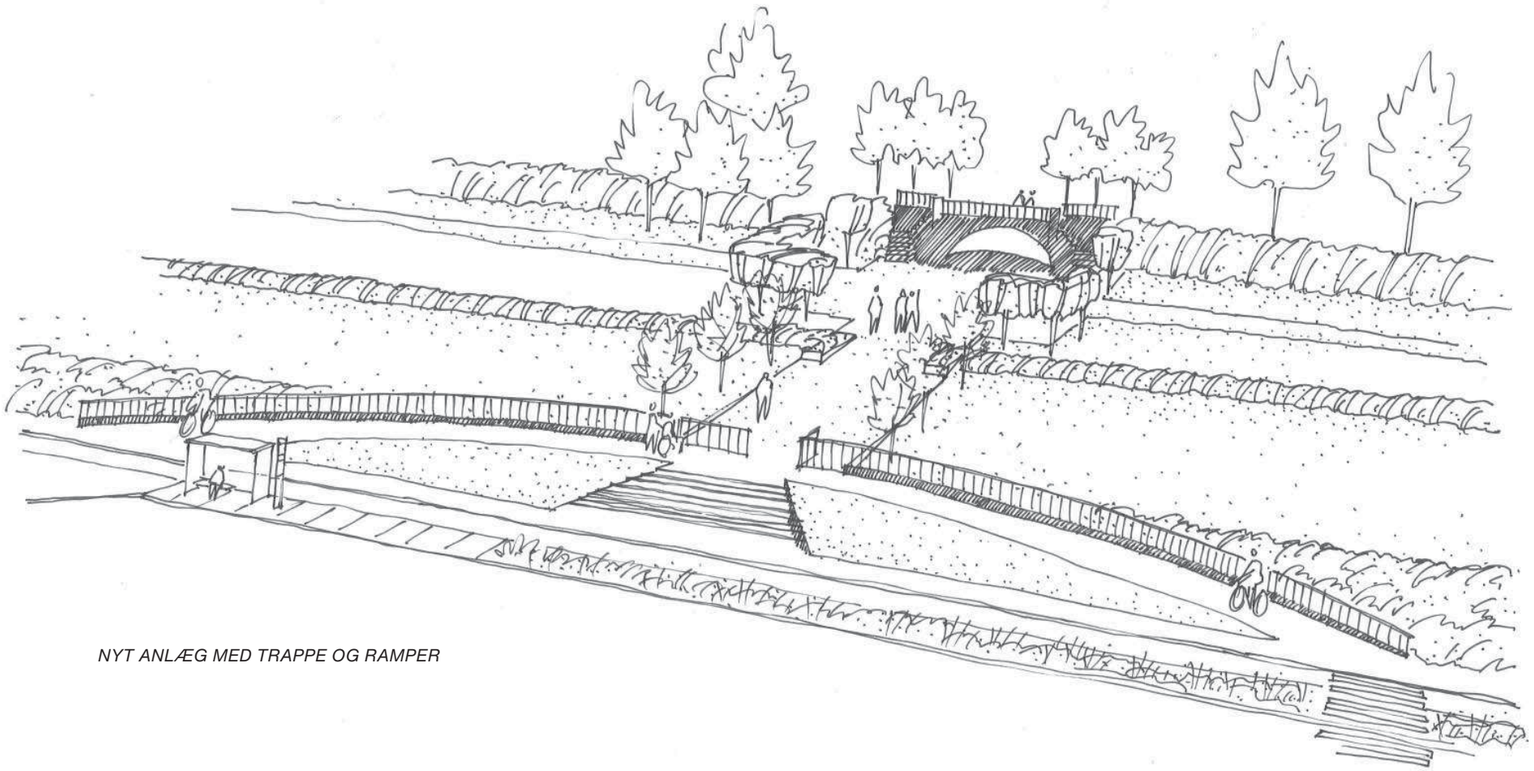


PLAN OG SNIT, INDGANG FRA SJÆLØR BOULEVARD, 1:500

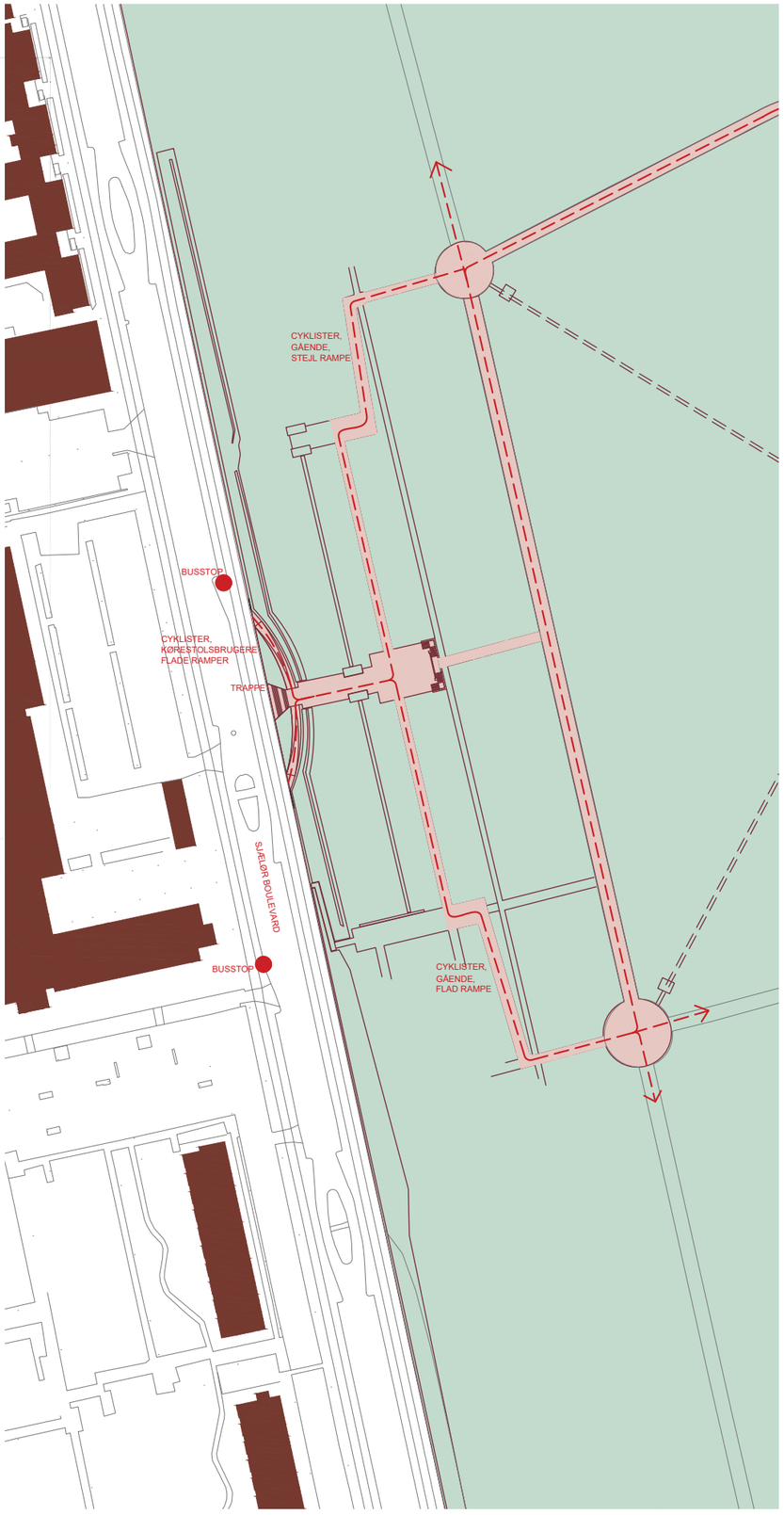


EKSIST. NATURSTENSMURE

EKSIST. TRAPPEANLÆG



NYT ANLÆG MED TRAPPE OG RAMPER



SJÆLØR BOULEVARD, NYT ANLÆG BAG KEGLER

EKSEMPEL PÅ RAMPE MED SVAG HÆLDNING

DIAGRAM, INDGANG FRA SJÆLØR BOULEVARD, 1:2000

B – Bavnehøj allé

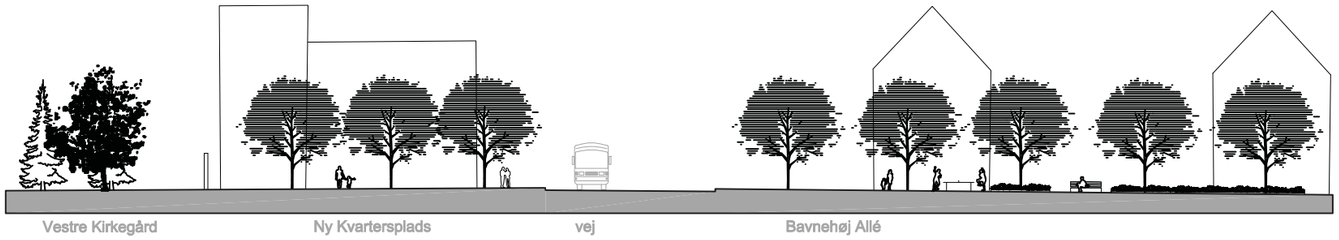
På Bavnehøj Allé forslås en række tiltag, af hvilke det væsentligste er at etablere en Kvartersplads for enden af alleen foran indgangen til Vestre Kirkegård. Alleen er i dag kvarterets fælles rum, men da rummet mellem træerne er trangt, og der er trafik på begge sider, har alleen svært ved at udfylde den rolle. Den nye Kvartersplads vil blive det naturlige sted at mødes i området, og der vil være mulighed for at etablere markeder af forskellig slags.

Kvarterspladsen etableres også for at løse et trafikalt problem. Som området bruges i dag, som vendeplads for biler, busser og lastbiler, og åben adgangsvej til og fra kirkegården, genererer stedet utryghed blandt områdets fodgængere. Fremadrettet vil det ikke være tilladt at køre på pladsen, undtagen for kirkegårdens personale, der vil kunne køre gennem porten med servicekøretøjer. Der skal, i den videre projektering af pladsen, tages stilling til, om der kan tillades kørsel ifm. med varelevering til markeder. Desuden skal der arbejdes med, hvordan cykelstien nordfra langs hegnet til kirkegården integreres på en måde, der ikke generer pladsens brugere.

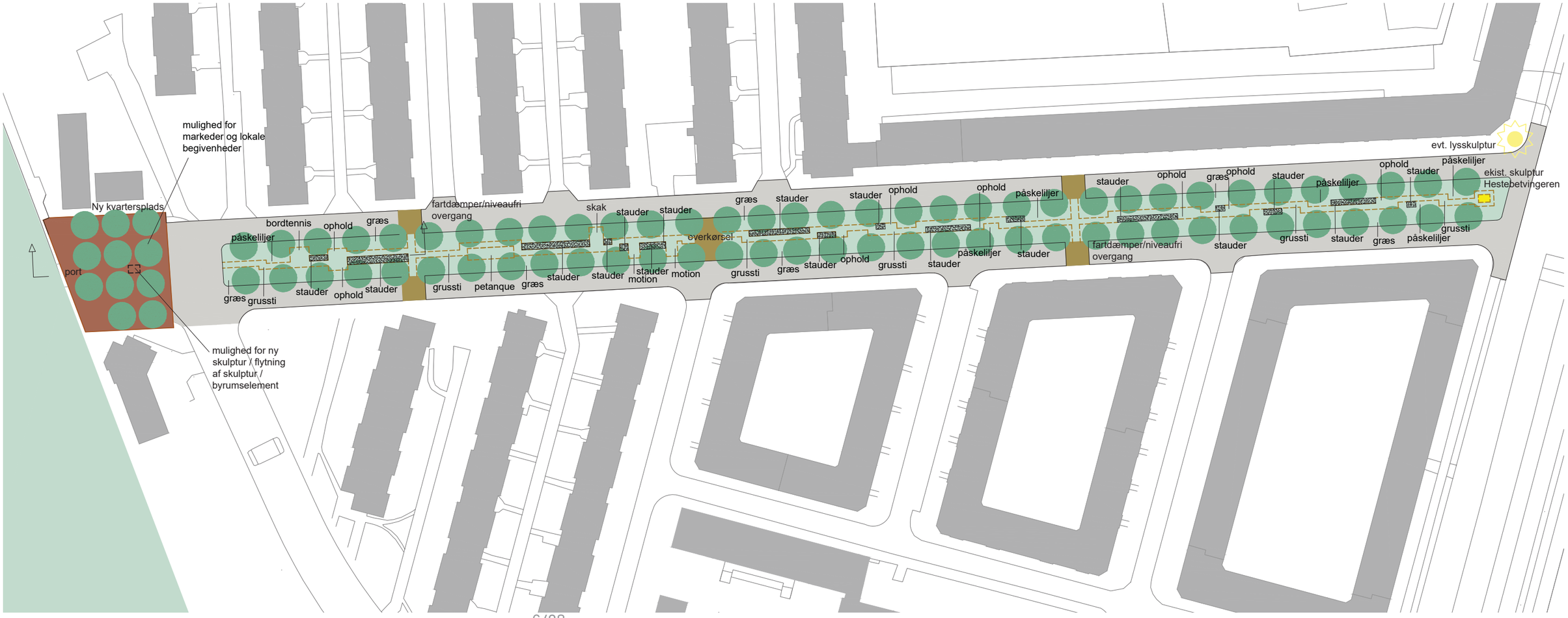
For at kunne etablere pladsen er det nødvendigt at afkorte selve alleen på det vestligste stykke mod kirkegården. De sidste seks træer fjernes, men der plantes et større antal nye træer på pladsen. Det foreslås desuden, at der på pladsen arbejdes med et skulpturelt element, der understreger afslutningen af alleens rum og samtidigt fungerer som pladsens ankerpunkt. Det kan ske ved at flytte skulpturen "Hestebetvingeren" til pladsen, fra sin nuværende placering for enden af alleen mod Enghavevej, eller etablere en ny skulptur/byrumselement.

På, og omkring, Bavnehøj allé foreslås en række tiltag. Alleen er i dag kendetegnet ved at den flere stedet er gennemskåret af trafik. Fremadrettet skal der kun være en tværpassage for køretøjer der udformes som et hævet felt. Derudover etableres i alt fire hævede felter på de to veje omkring alleen. De hævede felter fungerer både som niveaufri adgangsmulighed mellem fortovet og alleen og som trafikdæmpende bump. Den præcise udformning af disse, og om de eventuelt skal udformes som fodgængerfelter, skal afklares i den videre proces. Endvidere skal det undersøges, om de P-pladser der mistes på grund af de hævede felter, kan genfindes ved etablering af ekstra P-pladser ifm. fortovsudbygninger.

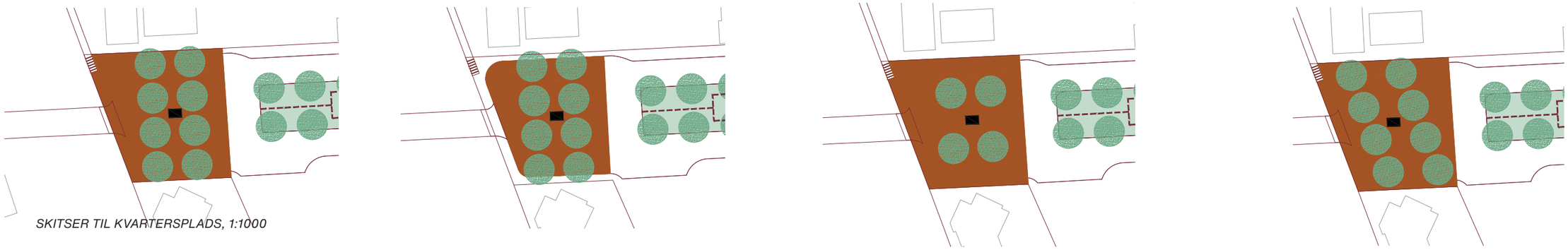
På arealet under træerne i alleen forslås en række tiltag, idet der er taget højde for, at der kun er knapt ni meter mellem de to trærækker. Derfor forslås der at etablere mindre pladskrævende aktiviteter som: bordtennis, fitness, petanque og skak. Disse aktiviteter kan suppleres med løg og staudebeplantninger i alleen. Endelig kan der etableres flere opholdsmuligheder for forskellige grupper af brugere, end tilfældet er i dag.



SNIT, BAVNEHØJ ALLE VED KVARTERSPLADSEN, 1:500



PLAN, BAVNEHØJ ALLE, 1:1000



SKITSER TIL KVARTERSPLADS, 1:1000

FREMTIDIG KVARTERSPLADS

MARKED VED TINGSTEDET, VALBY

HÆVET FLADE

ROSENS PLADS, SAMSØ

EKSIST. FORHOLD VED FREMTIDIG KVARTERSPLADS

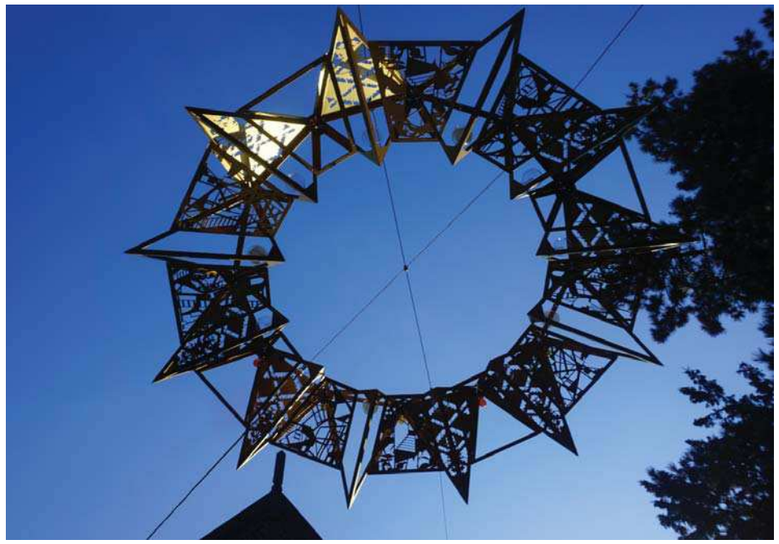
DIAGRAM, NUVÆRENDE TRAFIKAFVIKLING

DIAGRAM, FREMTIDIG TRAFIKAFVIKLING

C – Området ved tunnellen fra Enghavevej til Jernbanebyen.

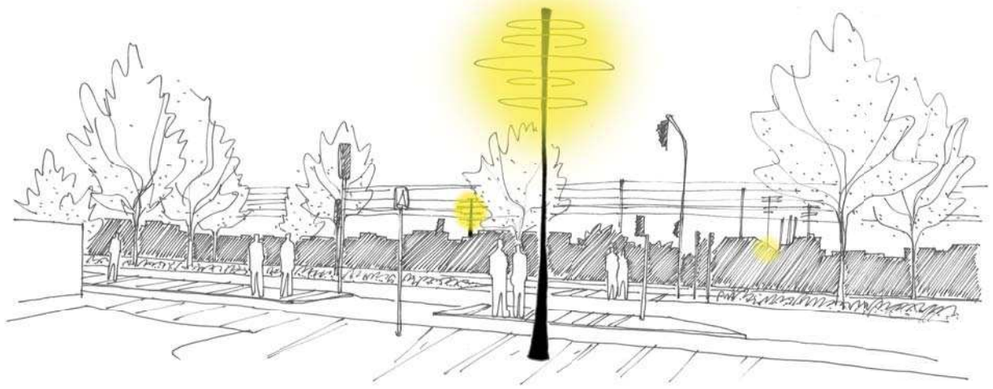
Det umiddelbart største problem ved tunnelen fra Enghavevej til Jernbanebyen, er, at den er svær at få øje på. Derfor foreslås det, at der som det væsentligste tiltag på dette sted, etableres et lyskunstværk der kan give stedet en identitet. Lyskunstværket kan opdeles på flere nedslagspunkter og derved styrke orienteringen ved forbindelsen. Ultimativt kan lyskunstværket udvides med nedslagspunkter langs hele forbindelsen fra Sjælør Boulevard i vest til Jernbanebyen i øst.

For at give stedet ved tunnelen et kvalitativt løft, forslås det desuden at udskifte materialerne på den eksisterende, trappe, rampe og repos, samtidigt med, at værnet mod gaden og gelænderet langs trappen og rampen, også udskiftes med tilsvarende i en højere standard. Disse tiltag, sammen med en bearbejdning af lyset i selve tunnelen, kan medvirke til at mindske utrygheden på stedet.



EKSIST. LYSSKULPTURER VED ØSTER KAPEL, DAG

EKSIST. LYSSKULPTURER VED ØSTER KAPEL, AFTEN

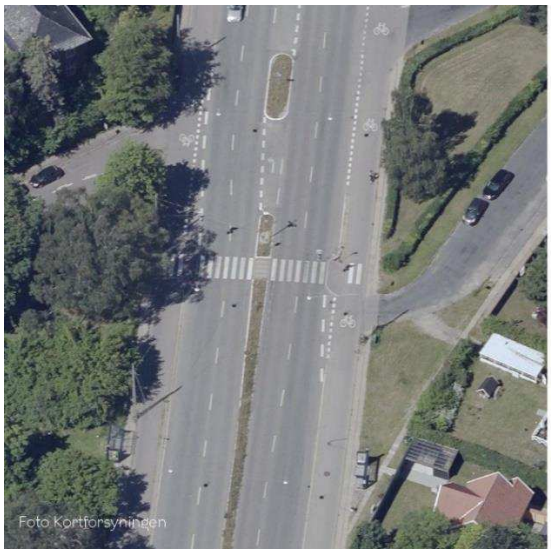


LYSSKULPTURER

EKSIST. FORHOLD UDEN LYSSKULPTURER

OMRÅDE MELLEM ENGHAVEVEJ OG JERNBANEBYEN 1:1000

TM65 Etablering af signalregulering i krydset Krogebjerg/Jyllingevej, Vanløse



Baggrund
Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2022 om etablering af signalregulering ved Krogebjerg i Vanløse.

Indhold
Med dette budgetnotat afsættes midler til nedtagning af eksisterende torontoanlæg, der erstattes af en signalregulering, som etableres ved den eksisterende fodgængerovergang, der samtidig kombineres med en cykelovergang ved Krogebjerg/Jyllingevej.

Fodgængerovergangen ved krydset Krogebjerg/Jyllingevej består af særskilt gadebelysning, gule blink og blå fodgængertavler (E17-tavler). Fodgængerovergangen krydser fire vognbaner og går på tværs af skoledistriktet for Damhusengens Skole og er samtidig adgangsvejen til Vanløse Idrætspark. Fodgængerovergange, der krydser to dobbelte kørespor, er særligt farlige, da en fodgænger kan opleve, at en bil eller bus i første vognbane stopper og derved skjuler en bil i anden vognbane.

Beliggenheden og busstoppesteder på begge sider af Jyllingevej gør fodgængerovergangen hyppigt anvendt. Etablering af signallysregulering vil fremme trafiksikkerheden og øge trygheden for fodgængere og cyklister i området. Den nærmeste signalregulerede overgang ligger ca. 525 meter mod vest. Jyllingevej har en hastighedsbegrænsningen på 60 km/t.

I umiddelbar nærhed af fodgængerovergangen findes tre sidevejstilslutninger (to på nordsiden og én på sydsiden). Detailprojekteringen af signalet vil fastlægge i hvilket omfang, der er behov for at lukke en eller flere af disse vejtilslutninger. Eventuel lukning vil medføre minimal omvejskørsel for beboerne i området, da vejtilslutningerne ligger meget tæt. Lukningen af vejtilslutningerne forudsætter, at der foretages partshøring.

Endelig etableres der et præferenceanlæg, der som udgangspunkt giver grønt lys til bilister på Jyllingevej. Signalet skifter til grønt for fodgængere og cyklister, når anlægget registrerer dem ved signalet.

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

Dette initiativ indgår ligeledes som initiativ 1 i *TM24b Trafiksikkerhed ved torontoanlæg, bydækkende,* hvorfor TM65 og initiativ 1 i TM24b er gensidigt udelukkende**.**

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativet vil understøtte kommunens vision om nul dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2025.

Økonomi
Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,9 mio. kr. i perioden 2022-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til drift af det nye signalanlæg og tilstødende arealer, heri modregnet sparede driftsomkostninger til det nedtagne torontoanlæg. Initiativet forventes ibrugtaget i medio 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 og 2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Etablering af signalanlæg						
- Anlæg	Anlæg	396	2.545			2.941
- Afledt drift	Service		90	90	90	270
Initiativ i alt		**396**	**2.635**	**90**	**90**	**3.211**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Den nuværende geometriske udformning med tilhørende vejtilslutninger skaber en kompleksitet, som projektet skal forholde sig til. Den kommende udformning med signalregulering skal derfor tage hensyn til denne kompleksitet i den endelige udformning. Ved eventuel lukning af eksisterende vejtilslutninger til Jyllingevej vil der ydermere være behov for at foretage en partshøring.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlægsudgift							
- Projektering (ekstern)	2000	350	100			**450**	450*
- Udførsel (ekstern)	2000		2.150			**2.150**	2.150*
- Udgifter til bygherreorganisation	2000	46	295			**341**	*
Anlægsudgifter i alt		**396**	**2.545**			**2.941**	**2.600***
Afledte serviceudgifter							
- Besparelse i afledt drift ifm. nedlæggelse af torontoanlæg	1000		-10	-10	-10	-30	
- Afledt drift ifm. nye signalanlæg	1000		100	100	100	300	
Afledte serviceudgifter i alt			**90**	**90**	**90**	**270**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

TM25a Skolestartskampagne og bedre vaner i trafikken, bydækkende (bevillingsudløb)

Baggrund

Indsatser til at forbedre trafiksikkerhedsarbejdet i København tager udgangspunkt i anbefalinger i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2021-2030. Handlingsplanen peger på trafikanternes adfærd som den afgørende ulykkes- og skadesfaktor i mere end 90 % af alle personskadeulykkerne. Påvirkning af trafikanternes viden, holdning og adfærd har derfor spillet en central rolle i indsatser til forbedring af trafiksikkerhed på landsplan, hvilket gennem årene har medført markante positive resultater i form af ændret adfærd og reduktion i antallet af ulykker, fremgår det af Færdselssikkerhedskommissionens Nationale handlingsplan 2021-2030.

Dette budgetnotat indeholder tre initiativer med fokus på målrettet adfærdspåvirkning af trafikanterne, særligt ved skoler.

Indhold

Initiativerne, som på forskellig vis er målrettet adfærdspåvirkning af børn og voksne, kan vælges uafhængigt af hinanden og er ikke gensidigt udelukkende. Teknik- og Miljøudvalget besluttede ved behandling af budgetbidragssagen 1. marts 2021 at henvise initiativ 1 (bevillingsudløb) til forhandlingerne om Budget 2022.

Initiativ 1. Kommunikationsindsats, bl.a. målrettet cyklister (videreførelse og udvikling af Sikker Cykelby-kampagnen) (1,4 mio. kr. i 2022 og 0,7 mio. kr. årligt) (Bevillingsudløb 0,2 mio i 2021)

Med dette initiativ gennemføres en målrettet adfærdspåvirkende kommunikationsindsats for at reducere antallet af tilskadekomne cyklister og for at sikre, at der i højere grad tages hensyn på cykelstierne. Indsatsen vil således være målrettet både cyklister og deres modparter, ofte bilister.

De positive erfaringerne fra de sidste fem års "Sikker Cykelby"-kampagne og Rådet for Sikker Trafiks "Brug 2 sekunder mere" og "Kør cykel - når du kører cykel" benyttes i en sammenhængende målrettet indsats for at øge hensyn på cykelstierne og reducere antallet af ulykker, særligt i kryds, hvor de fleste og mest alvorlige ulykker sker i København.

Da modparter til de tilskadekomne cyklister ofte er bilister, vil kampagnen ligeledes målrettes mod bilister med fokus på øget opmærksomhed, overholdelse af hastighedsgrænser og orientering mod cyklister.

Færdselssikkerhedskommissionen peger i deres nationale trafiksikkerhedshandlingsplan på vigtigheden af gennemførelse af målrettede kommunikationsindsatser.

Bevillingen til Sikker Cykelby-indsatsen, der blev afsat ved Budget 2020, udløber ved udgangen af 2021. (0,3 mio. kr. i 2020 og 0,2 mio. kr. i 2021).

Teknik- og Miljøudvalget besluttede ved behandling af budgetbidragssagen 1. marts 2021 at henvise bevillingsudløbet til forhandlingerne om Budget 2022.

Med dette initiativ er bl.a. en videreførelse og videreudvikling af kampagnen, der mere målrettet og mere synligt vil påvirke byens trafikanter.

Indsatsen udvikles som noget nyt i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik.

Initiativ 2. Skolestartskampagne (0,3 mio. kr. årligt)
Det er af afgørende betydning for de mindre børn og deres forældre, at de oplever, at deres tryghed og sikkerhed bliver taget alvorligt i skolen. Det er den årlige skolestartskampagne et vigtigt pejlemærke for.

Med dette initiativ gennemføres den årlige skolestartskampagne: "Børn på vej – Teenager i trafikken" i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik. Kampagnen indeholder, foruden den synlige kampagne på vejen, undervisningsmateriale til nye 0. klasser, der sætter fokus på sikker adfærd i trafikken.

Københavns Kommune bidrager til kampagnen med opsætning af vejkantplakater ved kommunens skoler, distribution af undervisningsmateriale og tilkøb af yderligere kampagneelementer til de nye skoleelever i 0. klasse.

Initiativet vil blive koordineret med Børne- og Ungeforvaltningen.

Kampagnen vil ikke blive gennemført, hvis der ikke afsættes midler til Budget 2022.

Initiativ 3. Understøttelse af skolernes arbejde med gode vaner for børn i trafikken (1,0 mio. kr. årligt)
Det er af afgørende betydning for at øge sikkerheden og trygheden omkring børns veje til skole, idræt- og fritidsaktiviteter, at der på skolerne arbejdes aktivt med færdsel og trafik. På skolerne sker det gennem færdselsundervisningen og til dels gennem information om anlægstiltag ved skoler. Forudsætningerne for skolernes arbejde varierer, og formålet med dette initiativ er at understøtte skolernes arbejde med at skabe gode vaner for børns adfærd i trafikken.

Det er forvaltningens erfaring, at en stabil dialog med skolerne er afgørende for, at indsatsen med målrettet adfærdspåvirkning og vidensopbygning gennemføres over en længere årrække. Desuden peger erfaringer fra andre kommuner på, at der er en øget effekt på trafiksikker adfærd omkring skoler ved anlæg af skolevejstiltag, når skolerne informeres om konkrete anlægsprojekter, som skal skabe mere sikre skoleveje i deres nærområder.

Derfor afsættes der med dette initiativ to årsværk til projektledelse og dialog med skolernes færdselskontaktlærer og bestyrelser. Gennem en opsøgende indsats og dialog

med færdselskontaktlærer skabes en bedre og mere ensartet indsats af færdselsundersvisning på skolerne i København. Samtidig vil information om de gennemførte skolevejstiltag øge trygheden omkring skolen.

Initiativet vil blive koordineret med Børne- og Ungeforvaltningen.

Ingen af de tre initiativer har konsekvenser for antallet af træer, cykel- eller bilparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter
Initiativernes forventes samlet set at reducere antallet af ulykker og tilskadekomne samt øge cyklingen generelt, hvilket understøtter kommunens vision om nul dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2025 og bidrager til opfyldelse af målene i Kommuneplan 2019 samt Cykelstrategi 2011-2025 om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel.

Økonomi
Initiativerne har samlede estimerede serviceudgifter på 2,7 mio. kr. i 2022 og 2,0 mio. kr. årligt i 2023 og frem.

Initiativerne forventes afsluttet ultimo 2025.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Målrettet kommunikationsindsats, målrettet bl.a. cyklister						
- Sikker Cykelby	Service	1.400	700	700	700	3.500
Initiativ 1 i alt		**1.400**	**700**	**700**	**700**	**3.500**
Initiativ 2. Skolestartskampagne						
- Kampagne	Service	300	300	300	300	1.200
Initiativ 2 i alt		**300**	**300**	**300**	**300**	**1.200**
Initiativ 3. Dialog om implementering af trafiksikkerhedstiltag på skoler og fritidstilbud						
- Årsværk	Service	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Initiativ 3 i alt		**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**4.000**
Udgifter i alt		**2.700**	**2.000**	**2.000**	**2.000**	**8.700**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne vurderes at være ukomplicerede, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Service *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Serviceudgifter						
Initiativ 1	1000	1.400	700	700	700	3.500
Initiativ 2	1000	300	300	300	300	1.200
Initiativ 3	1000	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Serviceudgifter i alt		**2.700**	**2.000**	**2.000**	**2.000**	**8.700**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der blev ved Budget 2017 afsat en bevilling på 10,0 mio. kr. fra 2017-2020 til sikre skoleveje, herunder til dialog med skoler (delvist initiativ 3) og skolestartskampagne (initiativ 2).

Der blev ved Budget 2020 afsat en 2-årig bevilling på i alt 0,5 mio. kr. til forlængelse af Sikker Cykelby-kampagnen (initiativ 1).

(1.000 kr., løbende p/l)	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Budgetaftale 2017	1.400	2.900	5.200	500	
Budgetaftale 2020				300	200
Afsatte midler i alt	**1.400**	**2.900**	**5.200**	**800**	**200**

Notat

TM289 Hensigtserklæring vedr. trafikal helhedsplan for Dybbølsbro

06-09-2021

Forslag til tekst:

Trafikal helhedsplan for Dybbølsbro
Parterne er enige om, at der er behov for en overordnet planlægning af trafikken ved området omkring Dybbølsbro, herunder for trafikanter til og fra Metro ved Fisketorvet, Fjernbusterminalen og S-toget, og at der skal arbejdes på en løsning for de ca. 30.000 daglige cyklister over Dybbølsbro. Finansiering af den trafikale helhedsplan henvises til forhandlingerne om Overførselssagen 2021-2022.

Budget 2022
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Henvist af BR ved Budget 2021
e-Doc-nr. 2020-0861120-52

KF16 Konvertering af fodboldgræsbane til kunstgræsbane i Lersøparken (anlægsbevilling)

Baggrund

Det er en udfordring at finde plads til nye 11-mandsbaner i byens uderum. Konvertering af en 11-mands græsbane til kunstgræsbane i Lersøparken skal ses i sammenhæng med, at en sammenkobling mellem en idrætsfacilitet og et skybrudsprojekt er en unik mulighed for dobbeltanvendelse. Banen indgår i det antal af baner, der ifølge arealplanen skal konverteres fra græs til kunstgræs for at sikre, at banekapaciteten øges i takt med befolkningsudviklingen.

Indhold

Forslaget indeholder en samlet anlægsbevilling på 10 mio. kr. til etablering af en kunstgræsbane med lys og uden infill fordelt med 1,0 mio. kr. i 2022 og 2023, 2,5 mio. kr. i 2023 og 5,0 mio. kr. i 2025. Yderligere skal der afsættes 0,5 mio. kr. på anlæg i 2025 til indkøb af driftsmaskiner og -udstyr. Dertil skal der årligt afsættes 0,6 mio. kr. til drift og vedligehold fra 2025 og frem.

Med Budget 2021 blev der afsat 0,2 mio. kr. til en screeningsbevilling, der skulle undersøge mulighederne for at koble en kunstgræsbane sammen et kommende skybrudsprojekt i Lersøparken, herunder ansøge om dispensation fra fredningen i parken. Screeningen er afsluttet, og der er afsendt ansøgning om dispensation til Fredningsnævnet. Ansøgningen er endnu ikke blevet behandlet, hvorfor budgetnotatet er under forudsætning af, at der opnås dispensation fra fredningen i Fredningsnævnet.

Skybrudsløsningen med kunstgræsbane planlægges placeret i den sydlige del af Lersøparken. Arealet bliver i dag primært anvendt fra påske til efterårsferien, men vil med omdannelsen kunne anvendes året rundt af fodboldforeninger og være anvendelig til kulturelle aktiviteter samt skoler og institutioner.

Lersøparken ligger i bydelen Bispebjerg og på grænsen til Nørrebro. Særligt i dette område er der mangel på fodboldbaner. En stigning i banekapaciteten i dette område vil derfor bidrage til et øget foreningsliv. Der er blevet spillet fodbold i Lersøparken siden ca. 1945, og i dag er den hovedsageligt hjemmebane for Bispebjerg Boldklub, men bruges også i mindre omfang af andre fodboldklubber.

Kunstgræsbanen og skybrudsprojekt
I Lersøparken har Teknik- og Miljøudvalget besluttet, at vandet i skybrudsprojektet skal håndteres på overfladen. Det betyder, at der fra en 10-årshændelse vil ske en oversvømmelse af et kommende kunstgræsbane areal, som dermed vil få en funktion som et forsinkelsesbassin, der holder vandet tilbage. Ved en 10-årshændelse regner det så meget, at det statistisk set kun sker hvert 10. år.

Såfremt der ikke anlægges en kunstgræsbane på den sydligste græsbane, er det planen at oversvømme græsbanen på samme måde med kortere eller længerevarende lukninger og ekstra drift til følge. Konsekvenser af oversvømmelse af en græsbane vil blive afklaret i det videre arbejde, såfremt der ikke anlægges kunstgræs.

Der er stadig få erfaringer med oversvømmelse af græs- og kunstgræsbaner i forbindelse med skybrudsprojekter i Københavns Kommune, da der endnu ikke er blevet anlagt et kombinationsprojekt. Grundlæggende er fodbold, meget vand og græs oftest en dårlig kombination, da meget vådt græs hurtigt vil blive ødelagt af fodboldspillet. Ved oversvømmelse af en kunstgræsbane vil banen hurtigere kunne drænes og være klar til brug igen. Banen vil blive oversvømmet med fortyndet kloakvand, hvorfor det enten kan blive nødvendigt at rense banen eller afvente til bakterieniveauet er på et acceptabelt niveau.

Indarbejdelsen af en kunstgræsbane i projektet, er skønnet til at forsinke skybrudsprojektet med op til seks måneder.

Lersøparken er udpeget som kulturmiljø i Kommuneplan 2019. I planen oplistes kulturmiljøets bevaringsværdier:

- Lersøparkens åbne græsflade i sammenhæng med Bispebjerg Hospital
- Haveforeningerne
- Stisystemet og den grønne karakter.

Parken bør udvikles under hensyntagen til ovenstående bevaringsværdier, og i den sammenhæng vurderes om udformning af kunstgræsbanen kan ske under hensyntagen til bevarelse af karakteren af den åbne græsflade.

Valg af kunstgræsbane uden infill
Valget af en kunstgræsbane uden infill skal ses i sammenhæng med at banen er placeret i en park, og at det vurderes mest hensigtsmæssigt at undgå at blande skybrudsvand med et performance infill såsom SBR-gummi eller kork.

Kunstgræsbane uden infill bygges op ved, at der anvendes væsentlig flere strå og de sættes tættere, for at sikre at de ikke lægger sig ned for hurtigt, og at man kan stå fast som fodboldspiller. En af fordelene ved en bane uden infill er også, at underlaget er mere multianvendeligt og dermed mere anvendeligt for andre brugergrupper, henunder skoler og institutioner i området til eksempelvis generel leg og bevægelse.

Ulempen for så vidt angår de fodboldmæssige egenskaber er at erfaringer fra andre kommuner viser, at banen kan opleves hurtigere og mere glat ifm. regn. De fodboldmæssige egenskaber vurderes at være tilstrækkelige for breddefodbolden og dermed også det niveau der spilles på i Lersøparken på nuværende tidspunkt.

Baner uden infill er umiddelbart den mest miljømæssigt bæredygtige løsning og den med den største fleksibilitet i forhold til anvendelse. Mod denne banetype taler banens umiddelbare holdbarhed og fodboldmæssige egenskaber, der på det stade hvortil banerne er udviklet på nuværende tidspunkt, gør dem mindre egnede til fodbold på højere niveau.

Lokal inddragelse
Bispebjerg Boldklub tilkendegiver, at en kunstgræsbane vil være med til at forbedre mulighederne for klubbens foreningsliv samt i vinterhalvåret vil lette belastningen på eksempelvis Ryparkens Idrætsanlæg, hvor de normalt vil spille på den tid af året. Ligeledes bakker DBU København op om en kunstgræsbane i Lersøparken.

Bispebjerg Lokaludvalg er grundlæggende skeptisk overfor anlæg af kunstgræsbaner i byens grønne områder. Det gælder i særdeleshed for fredede parker som Lersøparken. Lokaludvalget anbefaler, at der i stedet primært anlægges kunstgræsbaner i områder, som i forvejen er befæstede arealer. Det kan dog være acceptabelt i grønne områder med lav biologisk mangfoldighed, eller på arealer som grænser op til trafikerede områder.
En kunstgræsbane bør ligge tæt på omklædningsfaciliteter såsom skoler og klubhuse, som ikke er beliggende i fredet område.

Lokaludvalget støtter ikke anlæg af en kunstgræsbane i Lersøparken, og det støtter heller ikke udbredt brug af projektører til belysning af området.

I den videre proces inddrages brugerne, Bispebjerg Lokaludvalg og andre relevante interessenter.

Konsekvenser, hvis der ikke afsættes midler til en kunstgræsbane
Hvis der ikke afsættes midler til at integrere en kunstgræsbane i forbindelse med Budget 2022, vil Teknik- og Miljøforvaltningen arbejde videre med at projektere og udbyde skybrudsprojektet uden en kunstgræsbane. Teknik- og Miljøforvaltningen vil også gå videre

med en overfaldeløsning til opsamling af vand, hvor græsarealet oversvømmes ved skybrud og de dertilhørende driftsmæssige udfordringer og længerevarende lukninger af banen.

Der vil være ekstra omkostninger forbundet til omprojektering og væsentlige tidsmæssige forsinkelser af skybrudsprojektet at integrere en kunstgræsbane på et senere tidspunkt.

Økonomi

Forslaget indeholder en samlet anlægsbevilling på 10 mio. kr. til etablering af en kunstgræsbane uden infill samt indkøb af driftsmaskiner.

Anlæg af en kunstgræsbane med lys og uden infill, indarbejdet i skybrudsprojektet, er af Teknik- og Miljøforvaltningen beregnet til 9,5 mio. kr. som fordeles med 1,0 mio. kr. i 2022 og 2023, 2,5 mio. kr. i 2024 og 5,0 mio. kr. i 2025. Dertil skal der indkøbes driftsmaskiner og -udstyr for 0,5 mio. kr. i 2025. Der skal afsættes en varig servicebevilling til afledt drift og vedligehold på 0,6 mio. kr. årligt fra 2025 og frem.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr., 2021 p/l)*	**Styrings-om-råde**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Anlæg af kunstgræsbane uden infill	Anlæg	1.000	1.000	2.500	5.000	9.500
Byggehonorar KFF	Anlæg	3	3	6	12	24
Indkøb af driftsmateriel	Anlæg				500	500
Drift af kunstgræsbane (varig)	Service				500*	500
Vedligehold af lys (varig)	Service				57*	57
Udgifter i alt (netto)		**1.003**	**1.003**	**2.506**	**6.069**	**10.581**

*Midlerne ønskes afsat varigt

Risikovurdering og proces

Der er i den beregnet anlægssum til Teknik- og Miljøforvaltningen indregnet 20 pct. til uforudsete udgifter ifm. selve anlægget, derudover er der indregnet et risikotillæg på 15 pct., da projektet er på et tidligt stadie.

De driftsmæssige erfaringer er begrænset og der er stadig stor usikkerhed om banernes holdbarhed, særligt ift. hvor længe de kan opretholde deres fodboldmæssige egenskaber.

Der vil blive foretaget projektering umiddelbart efter budgetforhandlinger. Skybrudsprojektet er planlagt udført i perioden 2023 til 2025. En integreret kunstgræsbane vil være noget af det sidste, der anlægges, forventeligt medio 2025.

Anlæg af kunstgræsbanen er under forudsætning af, at der opnås dispensation fra fredningen og da denne sag ikke er afgjort endnu, er der risiko for at dette ikke bliver muligt at anlægge en kunstgræsbane i Lersøparken.

Der er høj risiko for lokal modstand mod projektet, da den tidlige inddragelsesproces blandt andet har vist at Bispebjerg Lokaludvalg ikke bakker op om projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3 - Øvrige anlægsprojekter

Anlæg *(1.000 kr., 2021 p/l)*	**Udvalg**	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*
Anlæg kunstgræsbane, udfør-sel (ekstern)	TMU	2000	885	885	2.210	4.420	8.400	*
Anlæg af kunstgræsbane, ud-gifter til bygherreorganisation	TMU	2000	115	115	290	580	1.100	*
Byggehonorar KFF	KFU	2060	3	3	6	12	24	*
Indkøb af driftsmateriel	KFU	2060				500	500	*
Anlægsudgifter i alt			**1.003**	**1.003**	**2.506**	**5.512**	**10.024**	*****
Vedligehold (KEID) (varig)	ØU	1112				57	57**	
Afledt drift (varig)	KFU	1060				500	500**	
Afledte serviceudgifter i alt						**557**	**557**	

**Midlerne ønskes afsat varigt

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)											
Bispebjerg	**x**	Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst		Udenbys	
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest			
Adresse	Bispebjerg Bakke 10, 2400 København NV										

Høring

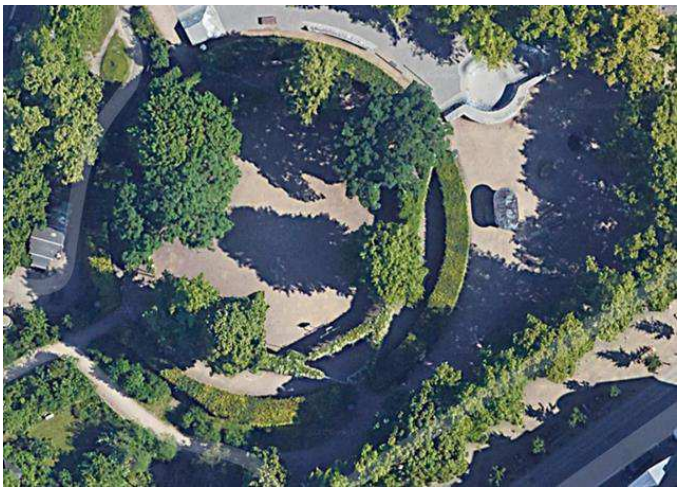
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	x	

Budget 2022
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Henvist af medlem af BR fra C den 04.06.2021
e-Doc-nr. 2020-0861120-43

KF65 Byrumsbane på Enghave Plads (planlægningsbevilling)

Baggrund

Københavnerne vil gerne dyrke idræt i det fri. Der efterspørges byrum til både idræt på egen hånd, med venner og i foreningsregi. Ved at opgradere små, bolignære men utidssvarende boldbure til byrumsbaner med kunstgræs bliver det lettere for flere københavnere at være idrætsaktive.



Indhold

Forslaget indeholder en planlægningsbevilling på 0,2 mio. kr. i 2022 til forundersøgelse af muligheden for at omdanne dele af boldburet på Enghave Plads til byrumsbane med kunstgræs uden infill. Det vil gøre pladsen velegnet til en bred vifte af bevægelses- og idrætsaktiviteter, særligt fodbold både selvorganiseret og i foreningsregi.

Anlægsprojektet forventes umiddelbart at ville koste i størrelsesordenen 1,7 mio. kr., og varige, afledte driftsudgifter estimeres til ca. 0,15 mio. kr. Dette med forbehold for den konkrete udformning af banen, særlige forhold, prisniveauer på tidspunktet for anlægsbudgetnotatets udarbejdelse samt andre forhold, som netop afdækkes ved forundersøgelsen.

Enghave Plads
I midten af Enghave Plads på Vesterbro ligger et boldbur med grus. Boldburet er mindre egnet til bevægelsesaktiviteter, idræt og fodbold pga. grusbelægningen, som blandt andet støver meget og er et dårligt faldunderlag. Udskiftning af underlaget vil øge anvendeligheden af boldburet.

Boldburet er omkranset af hegn, som giver en god en afgrænsning af aktivitetszonen, men medvirker også til utryghed på arealet om aftenen. Ved siden af aktivitetsarealet ligger en velbesøgt skaterbane. Der kan være en tryghedsskabende værdi i at koble de to aktivitetsområder bedre sammen.

Anlæg med omtanke
Teknik- og Miljøforvaltningen, som administrerer arealet og bliver bygherre på projektet, gør opmærksom på pladsens arkitektoniske værdi og understreger at træerne placeret inde i boldburet skal bevares.

Med forslaget lægges der op til en undersøgelse af, hvordan der kan etableres kunstgræs i dele af boldburet under hensyntagen til blandt andet træernes rodnet. Herudover bliver byrumsbanen indpasset i forhold til de eksisterende faciliteter på Enghave Plads.

Samtidig skal der udarbejdes et forslag til, hvordan boldburet kan åbnes op mod skatebanen for at skabe en sammenhængende aktivitetszone og mindske utrygheden. Underlaget til byrumsbanen bliver af kunstgræs uden infill, der er robust overfor afvikling af kulturelle aktiviteter som f.eks. loppemarkeder og koncerter.

Hvis der afsættes midler til projektet, genoptages dialogen fra screeningsfasen med Vesterbro Lokaludvalg, den nærliggende Tove Ditlevsen Skole, som bruger boldburet i dag, andre relevante interessenter samt Brobold-foreningerne, som ønsker at afvikle foreningsaktivitet på pladsen.

Ligeledes undersøges muligheden for at udskifte lyskilderne, så det bliver muligt at bruge byrumsbanen hele året rundt. For at undgå lys og støjgener for omkringliggende boliger begrænses foreningsbrugen, som på andre Broboldbaner, til at foregå i tidsrummet kl. 15 til kl. 20 på hverdage. Dette giver gode muligheder for at både skoler, institutioner og pladsens besøgende fortsat kan anvende arealet.

Etablering af kunstgræsbanen på Enghave Plads skal koordineres med den planlagte skybrudsindsats i området. Enghave Plads er, i henhold til København Kommunes skybrudsplan fra 2013, udpeget som areal, hvor der skal etableres anlæg til håndtering af skybrudsregn og potentielt hverdagsregn. Opstart af masterplan for området er planlagt til 2023, med forventet projektopstart i 2026 og ibrugtagning 2029.

Tabel 1 – Estimeret skøn for anlægsudgift

(1.000 kr., 2022 p/l)	**Hovedscenarie Anlægsudgift (estimeret skøn)**
Planlægning af byrumsbane	
Planlægning	226
Hovedscenarie	**226**

Omdannelsen af boldburet til byrumsbane vil øge den samlede kapacitet til fodbold, og medvirke til at flere lokale børn får mulighed for at træne i en lokal fodboldklub. Samtidig vil den nye byrumsbane give de nærtliggende skoler og institutioner mulighed for at afvikle en bred vifte af idræts- og bevægelsesaktiviteter i dagtimerne.

Observationer af de etablerede Broboldbaner på bemandede legepladser viser, at udskiftning af underlaget til kunstgræs gør arealerne mere attraktive for lokalområdets mindste børn og bliver brugt markant mere. Samme effekter forventes på denne byrumsbane, som ligger på en central plads på Vesterbro.

Økonomi

Forslaget indeholder en planlægningsbevilling på 0,2 mio. kr. i 2022 til planlægning af en byrumsbane med kunstgræs på Enghave Plads.

Anlægsprojektet koster i størrelsesordenen 1,7 mio. kr. Estimeringen af anlægsudgifter kvalificeres i planlægningsfasen frem mod et eventuelt budgetnotat til Budget 2023.

Der er varige, afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. årligt. Driftsudgifter skal dække øget renhold og drift, som er afledt af ny belægning, øget brug af banen og vedligehold af opholds- og opbevaringsinventar ved banen.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**

Byrumsbane Enghave-plads, planlægningsbevil-ling	Anlæg		226				
Udgifter i alt (netto)			**226**				

Risikovurdering og proces

Der er en risiko for, at anlægsprojektet forsinkes eller fordyres, hvis det skal tænkes sammen med en skybrudsløsning.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 4 - Øvrige anlægsprojekter

Anlæg *(1.000 kr., 2022 p/l)*	**Udvalg**	**Bevil-ling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter									
Planlægning by-rumsbane på Eng-have Plads	TMU	2000		200				200	200*
Udgifter til bygher-reorganisation i TMF	TMU	2000		26				26	*
Anlægsudgifter i alt				**226**				**226**	**200***

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)											
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	**x**	Valby		Amager Øst		Udenbys	
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest			
Adresse	Enghave Plads, 1670 København										

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Med Budget 2020 blev der afsat 0,5 mio. kr. til screening af flere aktivitetsarealer med potentiale som byrumsbaner til fodbold.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2021**
Budgetaftale 2020	500
Afsatte midler i alt	**500**

Budget 2022
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Henvist af medlem af BR fra C den 16.06.2021
og V den 22.06.2021
eDoc nr. 2020-0861120-46

KF74 Fire ekstra badezoner (anlægsbevilling)

Baggrund

Der er stadig stor efterspørgsel på flere lovlige badesteder i havnen. For at fordele badningen rundt om i havnen og for at minimere afstanden mellem badestederne, kan der oprettes fire ekstra badezoner. Dette kan eventuelt suppleres med tilhørende vinterbadefaciliteter.

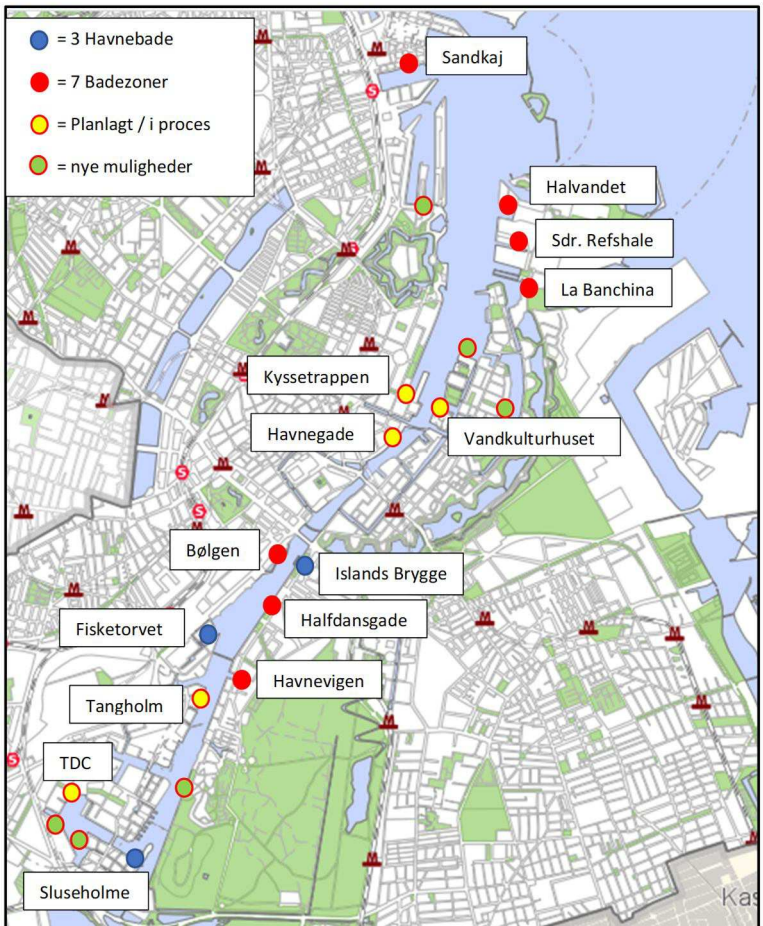
Indhold

Budgetønsket indeholder en anlægsbevilling på i alt 2,6 mio. kr. og en servicebevilling på 0,2 mio. kr. i 2022-2023 til fire nye badezoner, fordelt med 1,3 mio. kr. på anlæg og 0,1 mio. kr. på service i 2022 til etablering af to badezoner og 1,3 mio. kr. på anlæg og 0,1 mio. kr. på service i 2023 til etablering af yderligere to badezoner. Herudover afsættes varig afledt drift på 0,2 mio. kr. i 2022, og 0,4 mio. kr. fra 2023 og frem på service. Som et tilvalg kan der etableres vinterbadefaciliteter på land eller flydende. Anlægsudgifter hertil estimeres til 0,8 mio. kr. pr. vinterbadefacilitet. En forudsætning for placering af mobile vinterbadefaciliteter kræver lige som badezonerne tilladelse fra kajejer og By & Havn, samt at der kan etableres el til drift af vinterbadefaciliteten.

Udformningen af badezonerne kan både være den traditionelle version med gult banetov, men kan også være en variation af de nye dyppezoner med fast bund, som blev udviklet i 2020. Mobile vinterbadefaciliteter, som kun skal bruges i vinterhalvåret, kan enten være på en form for trailer eller på mobile pontoner som flyder på vandet.

Kultur- og Fritidsforvaltningen kortlagde i 2019 mulige nye badesteder i havnen. Med udgangspunkt i analysen skal det undersøges, hvor det bedst kan lade sig gøre at etablere de fire nye badezoner. Der kan fx etableres nye badesteder ved fire af følgende seks potentielle placeringer (grønne prikker):

- Sdr. Frihavn, Øst bassin
- Dokøen, nord for Operaen
- Kanonbådsskurene, Erdkehlgraven
- Nokken, Sydhavnen
- Solnedgangstrappen, Teglværkshavnen
- Frederikskaj, Teglværkshavnen



Det er en forudsætning for alle placeringer, at der kan gives tilladelse fra kajejer, By & Havn og Teknik- og Miljøforvaltningen m.fl. Derfor er det endnu ikke afklaret, hvilke af placeringerne, der kan arbejdes videre med.

Badning i havnen
Etablering af flere badesteder vil give københavnerne adgang til sikker og lovlig badning i en større del af havnen. I København er det i dag muligt at bade fra tre kommunale strande, i de tre havnebade og i syv badezoner,

se figuren til højre.

I 2020 blev badezonen i Søndre Refshale Bassin udvidet og en ny badezone blev etableret ved på Refshaleøen. Derudover blev der etableret to nye mobile dyppezoner ved henholdsvis Sandkaj og Kalvebod Bølge.

I 2021er der afsat i alt 2,8 mio. kr. til etablering af yderligere to til fire badezoner. I 2021har været forhandlinger om en placering ved Kyssetrappen, ved Ofelia Plads. Der er imidlertid ikke fundet en løsning ved Kyssetrappen endnu. Der er etableret nye svømmebaner ved Sandkaj og der arbejdes på etablering af nye badezoner ved Havnegade og Tangholm.

Nødvendige tilladelser og lokal inddragelse
For at etablere en badezone skal Teknik- og Miljøforvaltningen, By & Havn, kajejer, grundejer, samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen give tilladelse. Der kan også være lokale betingelser i lokalplaner og fredninger. En realisering af en badezone afhænger således af, at mange forskellige parter godkender projektet.

Ved etablering af nye badesteder vil de lokale parter blive inddraget i processen. Det gælder fx lokale grundejerforeninger, lokaludvalg, private kajejere m.fl. Nye badesteder kommer desuden i offentlig høring.

Økonomi

Forslaget indeholder en anlægsbevilling på i alt 2,6 mio. kr. og en servicebevilling på 0,2 mio. kr. i 2022-2023 til fire nye badezoner, fordelt med 1,3 mio. kr. på anlæg og 0,1mio. kr. på service i 2022 til etablering af to badezoner og 1,3 mio. kr. på anlæg og 0,1mio. kr. på service i 2023 til etablering af yderligere to badezoner.

I anlægsbevillingen indgår 0,65 mio. kr. til etableringen af hver badezone. Servicebevillingen i 2022 og 2023 er på 0,1mio. kr. pr. år til Teknik- og Miljøforvaltningen til tjek af vandkvalitet. Derudover er der driftsomkostninger på 0,2 mio. kr. i 2022 ved etablering af de første to badezoner og varig afledt drift fra 2023 og frem på 0,4 mio. kr. årligt ved etablering af alle fire badezoner.

Tilvalg af vinterbadefaciliteter
Etablering af mobile eller flydende vinterbadefaciliteter estimeres til 0,8 mio. kr. i anlæg pr. facilitet og 0,1mio. kr. i drift pr. facilitet.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder.
Anlæg af fire nye badezoner – Med vinterbadefaciliteter

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2021p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**I alt**
Anlæg af fire nye badezoner, to pr. år	Anlæg	1.300	1.300	2.600
Tjek af vandkvalitet, TMF	Service	80	80	160
Tilvalg: Fire mobile vinterbadefaciliteter, to pr. år (0,8 mio. kr. pr. stk.)	Anlæg	1.600	1.600	3.200
Afledt drift, badezoner TMF og KFF	Service	200*	400*	600
Tilvalg: Afledt drift, vinterbadefaciliteter KFF (0,1mio. kr. pr. stk.)	Service	200*	400*	600
Udgifter i alt		**3.380**	**3.780**	**7.160**

** Der vil i 2022 være afledt drift på 0,2 mio. kr. for to badezoner og 0,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem for fire badezoner. Tilsvarende vil der være afledt drift på 0,1mio. kr. pr. vinterbadefacilitet pr. år.* Afledt drift skal afsættes varigt.

Risikovurdering og proces

Teknik- og Miljøforvaltningen skal ud fra afstanden mellem badezonen og nærmeste kloakoverløb vurdere, om der kan gives en tilladelse til badezonen. De seks nævnte placeringer er ikke på forhånd godkendt af Teknik- og Miljøforvaltningen, men Teknik- og Miljøforvaltningen har været med i det arbejde, der har ført til udpegningen af potentielle placeringer. Det forventes derfor, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan godkende placeringerne. By & Havn har ligeledes været med i arbejdet med analyse af bademuligheder. Det forventes derfor også, at By & Havn kan godkende placeringerne.

Den største udfordring er, at kajkanterne i de udpegede placeringer er private. Ud af de seks potentielle badesteder er fem steder privatejede. Nokken er ejet af Københavns Kommune. Det kræver en individuel forhandling for hver badezone med henblik på at kunne indgå en aftale med de lokale grundejere og få alle tilladelser på plads.

Det kan erfaringsmæssigt være svært at opnå enighed med de private grundejere om tilladelse til etablering af badezoner op ad private kajarealer på grund af øgede udgifter til drift af landarealet. Det vurderes derfor, at der kan være brug for at afsætte yderligere midler til at kompensere grundejere for de merudgifter, der er knyttet til drift af private arealer op til en kommunal bade- eller dyppezone. Kultur- og Fritidsforvaltningen afklarer de juridiske aspekter i dette.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Udgifter til anlæg: Anlæg af fire nye badezoner

Anlæg og afledt drift *(1.000 kr. – 2021p/l)*	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2022	2023	I alt	*
Anlægsudgifter							
Anlæg af fire nye badezoner, to pr. år	KFU	2060	U	1.300	1.300	2.600	*
Tilvalg: Fire mobile vinterbadefaciliteter, to pr. år	KFU	2060		1.600	1.600	3.200	
Anlægsudgifter i alt				**2.900**	**2.900**	**5.800**	*
Afledt drift							
Vedligehold E&S, KFF (75 t. kr. pr sted)	KFU	1060	U	150	300**	450	
Afledt drift TMF (25 t. kr. pr. sted)	TMU	1000	U	50	100**	150	
Tilvalg: Afledt drift, vinterbadefaciliteter KFF	KFU	1060	U	200	400**	600	
Afledte serviceudgifter i alt				**400**	**800**	**1.200**	

*** Der vil i 2022 være årlig afledt drift på 0,2 mio. kr. for to badezoner og 0,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem for fire badezoner. Tilsvarende vil der være afledt drift på 0,1 mio. kr. pr. vinterbadefacilitet pr. år.* Afledt drift skal afsættes varigt.

Tabel 3 – Udgifter til service: Anlæg af fire nye badezoner

(1.000 kr.,2022 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2022	2023	I alt
Tjek af vandkvalitet TMF (40 t.kr. pr. sted.)	TMU	1000	U	80	80	160
Udgifter i alt				**80**	**80**	**160**

Tabel 4 – Udgifter til anlæg: Anlæg af to nye badezoner

Anlæg og afledt drift *(1000 kr. – 2021p/l)*	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2022	I alt	*
Anlægsudgifter						
Anlæg af to nye badezoner	KFU	2060	U	1.300	1.300	*
Tilvalg: To mobile vinterbadefaciliteter	KFU	2060		1.600	1.600	
Anlægsudgifter i alt				**2.900**	**2.900**	*
Afledt drift						
Vedligehold E&S, KFF (75 t. kr. pr sted)	KFU	1060	U	150	150**	
Afledt drift TMF (25 t. kr. pr. sted)	TMU	1000	U	50	50**	
Tilvalg: Afledt drift, vinterbadefaciliteter KFF	KFU	1060	U	200	200**	
Afledte serviceudgifter i alt				**400**	**400**	

** *Der vil i 2022 være årlig afledt drift på 0,2 mio. kr. for to badezoner fra 2022 og frem. Tilsvarende vil der være afledt drift på 0,1 mio. kr. pr. vinterbadefacilitet pr. år.* Afledt drift skal afsættes varigt.

Tabel 5 – Udgifter til service: Anlæg af to nye badezoner

(1000 kr.,2022 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2022	I alt
Tjek af vandkvalitet TMF (40 t.kr. pr. sted.)	TMU	1000	U	80	80
Udgifter i alt				**80**	**80**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her) X												
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst			Udenbys	
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest				
Adresse og matrikelnummer												

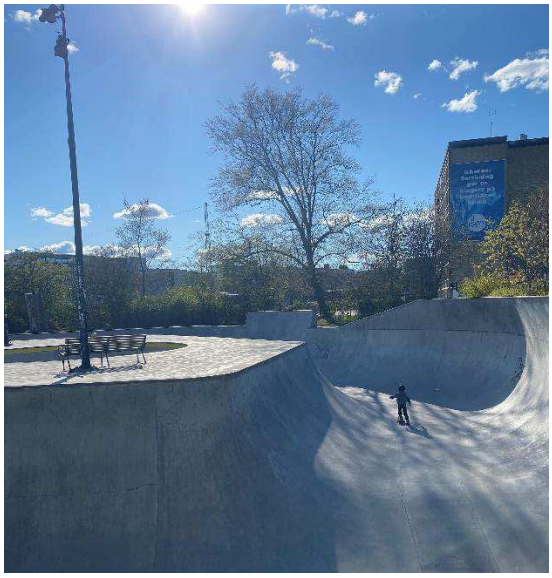
Høring

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

Tidligere afsatte midler

(1000 kr., løbende p/l)	2016	2019	2020	2021
Budgetaftale 2016	1.400			
Overførselssagen 2018-19		660		
Overførselssagen 2019-20			2.400	
Budgetaftale 2021				1.400
Overførselssagen 2020-21				1.400
Afsatte midler i alt	**1.400**	**660**	**2.400**	**2.800**

TM79 Lys på skaterbanen i Fælledparken, Østerbro



Baggrund

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede den 27. maj 2021, at der skal udarbejdes et budgetnotat om belysning på skaterbanen i Fælledparken på Østerbro til Budget 2022. En skaterforening, der benytter skaterbanen ved Edel Sauntes Allé er utilfredse med den nuværende belysning på skaterbanen og efterlyser mere lys på banen, så den også kan benyttes om aftenen og i de mørke timer i vinterhalvåret. Banen benyttes også af eliteskatere, der træner til OL, og som ligeledes beskriver problemer med at anvende faciliteterne efter mørkets frembrud.

Indhold

Der er i dag lys på skaterbanen i form af seks belysningsmaster med spots. Projektet har til formål at forbedre belysningen på skaterbanen i Fælledparken.

De nuværende belysningsarmaturer er af ældre dato, og projektet indebærer, at der afsættes midler til at udskifte disse til nye og forbedrede armaturer. Desuden suppleres med yderligere belysningsarmaturer for at sikre en jævn belysning på hele skaterbanen. Suppleringen sker i form af tre-fire master på eller langs anlæggets kant. En konkret løsning for, hvordan masterne skal placeres for at sikre en bedre og jævn belysning vil blive fastlagt i den videre projektering af projektet.

For at sikre en god løsning kræver valget af den endelige belysningsløsning inddragelse af lokale ønsker og interesser, herunder lokaludvalg og skaterforeningen. Inddragelse af skaterne i processen er vigtig, da de har viden om, hvor belysningen er mangelfuld, og derved kan komme med konkrete inputs til en løsning.

Skaterbanen er lokaliseret i Fælledparken, som er et fredet naturområde. Herved er der fokus på, at den øgede belysning skal udføres så nænsomt som muligt for ikke at overbelyse naturområdet, og derved undgå unødvendigt spildlys for at værne om dyreliv og biodiversitet. En ændring og udvidelse af belysningen, vil kræve ansøgning om dispensation fra den eksisterende fredning fra Fredningsnævnet.

Overordnede målsætninger og effekter
En opgradering af belysningen på skaterbanen i Fælledparken vil øge muligheden for brugen af faciliteterne. Den meget eftertragtede skaterbane, som dagligt benyttes af mange af Københavns borgere, vil med dette initiativ også kunne anvendes efter mørkets frembrud.

Økonomi
Anlægsprojektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,1 mio. kr. i 2022, og der skal tilføres afledte driftsudgifter på ca. 0,04 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. De afledte driftsmidler skal gå til driftsaftalen med kommunens driftsentreprenør for belysning samt elforbrug.

Projektet forventes ibrugtaget i december 2022. Eksekvering af anlægsprojekter i 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmål i 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Belysning af skaterbanen i Fælledparken, Østerbro						
- Anlæg	Anlæg	2.070				2.070
- Afledt drift og vedligehold	Service		40	40	40	120
I alt		**2.070**	**40**	**40**	**40**	**2.190**

Risikovurdering
Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Projektet vurderes som kompliceret, da reetableringen af skaterbanens belægning vil være omstændelig. Ligeledes vil der være risici for skader på eksisterende anlæg ifm. udførelsen af arbejdet, som potentielt kan være dyrt at reetablere.

Ansøgning om fredningsdispensation samt inddragelse af lokale interessenter er væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici. Derfor skal der afsættes tid og midler til udfordringer og ansøgning om fredningsdispensation. Dette er inkluderet i tidsplanen.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevilling**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter							
- Projektering (ekstern)	2000	230				230	230*
- Udførsel (ekstern)	2000	1.600				1.600	1.600*
- Udgifter til bygherreorganisation*	2000	240				240	*
Anlægsudgifter i alt		**2.070**				**2.070**	**1.830***
Afledte serviceudgifter							
- Vedligehold og afledt drift	1000		40	40	40	120	120
Afledte serviceudgifter i alt			**40**	**40**	**40**	**120**	**120**

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

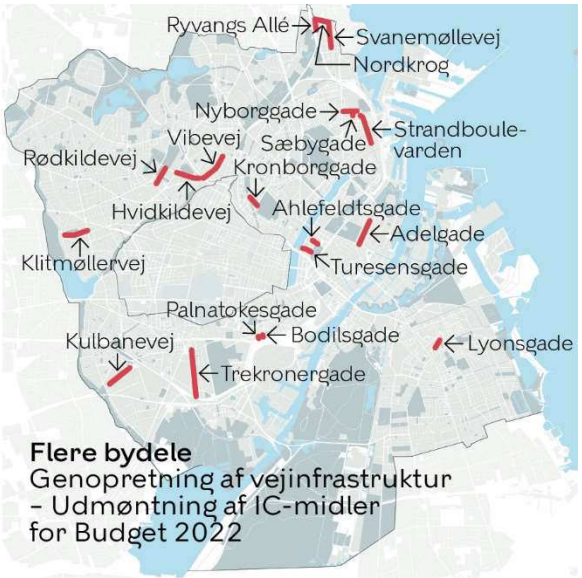
Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

TM4 Genopretning af vejinfrastruktur, flere bydele – Udmøntning af IC-midler for Budget 2022

Foto Københavns Kommune



Baggrund

For at passe på værdien af den kapital, der er investeret i Københavns vejinfrastruktur, igangsatte Borgerrepræsentationen i 2013 genopretningsprogrammet "Et løft til vejene". Programmet løber frem til og med 2029 og har en målsætning om at indhente det eksisterende efterslæb på vedligehold og sikre rettidig renovering, så vejinfrastrukturen får længst mulig levetid.

Programmet indbefatter de syv infrastrukturelementer: Kørebaner, cykelstier, fortove, vejbrønde, bygværker, gadebelysning og signalanlæg.

Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2022 er der bevilliget 169,6 mio. kr. til genopretningsprojekter i 2022. Teknik- og Miljøudvalget har den 17. maj 2021 prioriteret anlægsmåltal til bevillingen indenfor udvalgets eget anlægsmåltal. Dette budgetnotat omhandler derfor udmøntning af bevillingen, som er afsat i Indkaldelsescirkulæret.

Herudover indeholder budgetnotatet forslag til to initiativer, der muliggør begrønning i 15 af genopretningsstrækningerne samt tilkøb af trafiksikkerhed for fem af strækningerne, som kan tilvælges uden påvirkning af genopretningsprojekternes ibrugtagningsdato.

Indhold

Initiativ 1. Udmøntning af bevilling til genopretning af 19 vejstrækninger
Med dette initiativ udmøntes bevillingen på 169,6 mio. kr. som er afsat i Indkaldelsescirkulæret og som Teknik- og Miljøudvalget har afsat anlægsmåltal til at eksekvere i budget 2022. Der søges derfor med dette initiativ hverken bevilling eller anlægsmåltal, men finansieringen afsat i Indkaldelsescirkulæret udmøntes.

Bevillingen afsættes til eksekvering af helhedsgenopretninger og partielle genopretninger for 19 af de mest nedslidte vejstrækninger og infrastrukturelementer, jf. bilag 1. Strækningerne er udvalgt efter forvaltningens vurdering af det nødvendige behov for genopretning.

Genopretningen har ikke konsekvenser for træer og antallet af bil- og cykelparkeringspladser.

Initiativ 2. Begrønning af 15 vejstrækninger (13,0 mio. kr. i anlæg)
Der er mulighed for etablering af begrønning på 15 af vejstrækningerne. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der kan etableres plantehuller og plantes ca. 174 nye træer og grønt på 15 af vejstrækningerne, hvis der ikke er ledninger i jorden, som hindrer træplantningen. Der er en økonomisk og tidsmæssig gevinst ved at plante træer samtidig med genopretningen. Initiativ 2 er afhængig af, at midler i initiativ 1 udmøntes og vil ikke have konsekvenser for genopretningsprojekternes ibrugtagningstidspunkt.

Initiativ 3. Trafiksikkerhed på fem vejstrækninger (13,1 mio. kr. i anlæg).
Der er mulighed for tilkøb af trafiksikkerhedstiltag. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der kan etableres trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger på fem af vejstrækningerne. Der er en økonomisk og tidsmæssig gevinst ved at gøre det samtidig med genopretningen. Trafiksikkerhedsforanstaltninger består af cykelstietablering, hjørneudbygning, hastighedssænkning og heller. Initiativ 3 er afhængig af, at midler i initiativ 1 udmøntes og vil ikke have konsekvenser for genopretningsprojekternes ibrugtagningstidspunkt.

Overordnede målsætninger og effekter
Genopretning og renovering af infrastrukturen understøtter målsætningen fra genopretningsprogrammet "Et løft til vejene" om at indhente det eksisterende efterslæb på vedligehold og fastholde værdien af den kapital, der er investeret i infrastrukturen.

Desuden understøttes målsætningerne i Københavns Kommuneplan 2019 om øget tryghed for bløde trafikanter (herunder Nul-visionen) og bedre fremkommelighed for busser, cyklister og fodgængere.

Økonomi
Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2022 er der afsat 169,6 mio. kr. til genopretningsprojekterne i 2022, og Teknik- og Miljøudvalget vedtog på møde den 17. maj 2021 at tildele anlægsmåltal til projekterne indenfor udvalgets eget anlægsmåltal.

Bilag 1 viser, hvorledes beløbet fra Indkaldelsescirkulæret konkret udmøntes på 19 af de mest nedslidte vejstrækninger, jf. initiativ 1.

Initiativ 2 og 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,1 mio. kr. i 2022 samt estimerede afledte serviceudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2022 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Forudsætning for igangsættelse af initiativ 2 og 3 er, at der afsættes bevilling og anlægsmåltal til de to initiativer. Initiativerne fremgår på projektniveau i bilag 1.

Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2022.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområde

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Initiativ 1. Genopretning af 19 vejstrækninger (udmøntning)							
- Genopretning	Anlæg	10.000	159.600				169.600
Initiativ 1 i alt (udmøntning)		**10.000**	**159.600**	**0**	**0**	**0**	**169.600**

Initiativ 1 i alt (bevilling)		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Initiativ 1 i alt (anlægsmåltal)		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Initiativ 2. Begrønning af 15 vejstrækninger							
- Begrønning	Anlæg		12.986				12.986
- Afledt drift	Service		174	348	348	348	1.218
Initiativ 2 i alt (bevilling)		**0**	**13.160**	**348**	**348**	**348**	**14.204**
Initiativ 2 i alt (anlægsmåltal)		**0**	**12.986**	**0**	**0**	**0**	**12.986**
Initiativ 3. Trafiksikkerhed for 5 vejstrækninger							
- Trafik-sikkerhedstiltag	Anlæg		13.146				13.146
Initiativ 3 i alt (bevilling)		**0**	**13.146**	**0**	**0**	**0**	**13.146**
Initiativ 3 i alt (anlægsmåltal)		**0**	**13.146**	**0**	**0**	**0**	**13.146**
Udgifter i alt (udmøntning)		**10.000**	**185.906**	**348**	**348**	**348**	**196.950**
Udgifter i alt (bevilling)		**0**	**26.306**	**348**	**348**	**348**	**27.350**
Udgifter i alt (anlægsmåltal)		**0**	**26.132**	**0**	**0**	**0**	**26.132**

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Genopretningen af strækningerne afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Der kan være uforudsete forhold i de enkelte projekter, der først kan konstateres ved projekteringen, som eksempelvis bærelagenes tilstand. Derfor styres genopretningen af strækningerne som en samlet bevilling. En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet, så der kan flyttes midler fra projekter med eventuelt mindreforbrug til projekter med eventuelt merforbrug.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Bevil-ling**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**	*****
Anlægsudgifter								
- Udmøntning, Projektering (ekstern), initiativ 1	2000	8.840	9.305				18.145	18.145*
- Udmøntning, Udførsel (ekstern), initiativ 1	2000		131.811				131.811	131.811*

- Udmøntning, Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1	2000	1.160	18.484				19.644	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	2000		1.237				1.237	1.237*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	2000		10.244				10.244	10.244*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	2000		1.505				1.505	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	2000		1.253				1.253	1.253*
- Udførsel (ekstern), initiativ 3	2000		10.370				10.370	10.370*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	2000		1.523				1.523	*
Anlægsudgifter i alt (udmøntning)		**10.000**	**185.732**	**0**	**0**	**0**	**195.732**	**173.030***
Anlægsudgifter i alt (bevilling)		**0**	**26.132**				**26.132**	**26.132***
Anlægsudgifter i alt (anlægsmåltal)		**0**	**26.132**				**26.132**	**26.132***
Afledte serviceudgifter								
- Afledt drift tilvalg af grønt, initiativ 2	1000		174	348	348	348	1.218	
Afledte serviceudgifter i alt			**174**	**348**	**348**	**348**	**1.218**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er løbende afsat midler til genopretning af kørebaner, vejbrønde, fortove, cykelstier, gadebelysning og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet "Et løft til vejene".

(1.000 kr., løbende p/l)	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Genopretnings-ramme 2015	15.315										
Genopretnings-ramme 2016		114.702									
Budgetaftale 2013			348.660								
Budgetaftale 2014				88.745							
Genopretnings-ramme 2017				101.357							
Budgetaftale 2015					45.496						
Genopretnings-ramme 2018					79.230						
Overførselssagen 2014-15					7.583						
Budgetaftale 2016						232.276					
Genopretnings-ramme 2019						148.166					
Budgetaftale 2017							155.286				
Genopretnings-ramme 2020							140.403				
Budgetaftale 2018								183.814			
Genopretnings-ramme 2021								139.570			
Budgetaftale 2019									168.685		
Genopretnings-ramme 2022									140.323		
Budgetaftale 2020										168.830	
Genopretnings-ramme 2023										140.452	
Budgetaftale 2021											169.642
Genopretnings-ramme 2024											140.452
Afsatte midler i alt	**15.315**	**114.702**	**348.660**	**190.102**	**132.309**	**380.442**	**295.689**	**323.384**	**309.008**	**309.282**	**310.094**

Bilag

Bilag 1. Genopretning af 19 vejstrækninger (udmøntning) samt initiativer for begrønning og trafiksikkerhed for udvalgte strækninger
Bilag 2. Oversigtskort
Bilag 3. Prioriteringsværktøj
Bilag 4. Et løft til vejene – Plan for genopretning af infrastrukturen i København 2021-2029 (TMU 21.06.2021, under dagsordenspunktet Sager til Orientering)

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bilag 1

Genopretning af 19 vejstrækninger (udmøntning) samt initiativer for begrønning og trafiksikkerhed for udvalgte strækninger

4. juni 2021

Sagsnummer
2021-0054936

Dokumentnummer
2021-0054936-5

Genopretningsmetoder
På baggrund af en analyse af den mest effektive vedligeholdelse af infrastrukturen i København i 2020, anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at midlernefra Indkaldelsescirkulæret udmøntes til både helhedsgenopretning og partiel genopretning.

Helhedsgenopretning
Helhedsgenopretning indebærer, at nedslidte sammenhængende vejstrækninger genoprettes fra facade til facade. Det betyder, at kørebaner, cykelstier, fortove, vejbrøndemed stikledninger, gadebelysning og signalanlæg på de pågældende strækninger genoprettes på én gang.

Partiel genopretning
Partiel genopretning indebærer, at enkeltelementer, fx kørebaner, cykelstier eller fortov genoprettes. Ved for eksempel at udlægge nyt slidlag med bærelag på en nedslidt kørebane og/eller omlægge fortov med kantsten forlænges restlevetiden på tilstødende infrastrukturelementer frem mod, at de skal genoprettes.

For begge metoder genoprettes der til nutidig standard, hvilket indebærer, at genopretningen sikrer langtidsholdbare, hensigtsmæssige og tidssvarende løsninger. Det betyder, at der indarbejdes tilgængelighedsløsninger (bl.a. udformning af kantsten ved fodgængerfelter og ledelinjer, opmærksomhedsfelter og retningsfelter), hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Derudover justeres kantstensføringen, så fremkommeligheden optimeres i de projekter, hvor kantstenen skal genoprettes. Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der støjreducerende asfalt i overensstemmelse med kommunens gældende handlingsplan for vejstøj. Det betyder, atder udlægges støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet, og hvor hastigheden vurderes at være højere end 40 km/t.

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Vejviden og Genopretning
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Tabel 1. Udmøntning af midler afsat i IC2022 på projektniveau

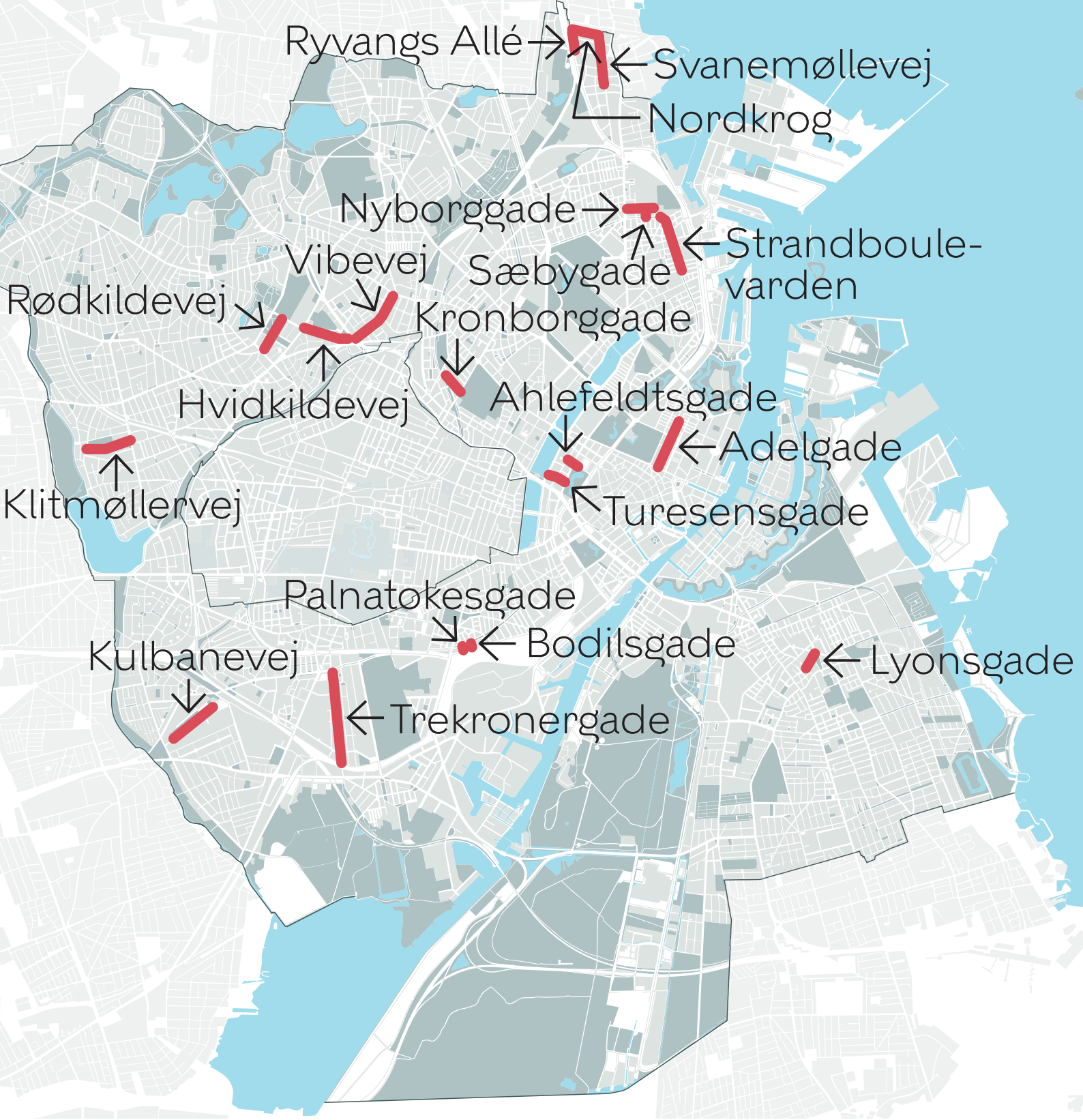
Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. - 2022 p/l)*	**Styrings-om-råde**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Adelgade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	712	15.988				16.700
Ahlefeldtsgade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	255	5.645				5.900
Bodilsgade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	82	2.018				2.100
Hvidkildevej (Partiel genopretning)	Anlæg	501	11.299				11.800
Klitmøllervej (Helhedsgenopretning)	Anlæg	337	6.763				7.100
Kronborggade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	354	7.946				8.300
Kulbanevej (Partiel genopretning)	Anlæg	125	3.075				3.200
Lyongade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	351	8.649				9.000
Nordkrog (Partiel genopretning)	Anlæg	309	6.591				6.900
Nyborggade (Partiel genopretning)	Anlæg	219	4.881				5.100
Palnatokesgade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	74	1.826				1.900
Ryvangs Allé (Partiel genopretning)	Anlæg	308	5.792				6.100
Rødkilde Plads (Helhedsgenopretning)	Anlæg	246	5.154				5.400
Strandboulevarden (Helhedsgenopretning)	Anlæg	1.413	16.087				17.500
Svanemøllevej (Helhedsgenopretning)	Anlæg	720	15.180				15.900
Sæbygade (Partiel genopretning)	Anlæg	34	566				600
Trekronergade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	1.367	18.783				20.150
Turesensgade (Helhedsgenopretning)	Anlæg	284	6.216				6.500
Vibevej (Helhedsgenopretning)	Anlæg	2.309	17.141				19.450
Udmøntning i alt		**10.000**	**159.600**				**169.600**

Tabel 2. Initiativ 2. Begrønning af 15 vejstrækninger på projektniveau

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Sty-rings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Adelgade (26 træer)	Anlæg	1.940				1.940
Ahlefeldtsgade (3 træer)	Anlæg	224				224
Klitmøllervej (1 træer)	Anlæg	75				75
Kronborggade (1 træer)	Anlæg	75				75
Kulbanevej (25 træer)	Anlæg	1.866				1.866
Lyongade (9 træer)	Anlæg	672				672
Nordkrog (2 træer)	Anlæg	149				149
Nyborggade (10 træer)	Anlæg	747				747
Palnatokesgade (2 træer)	Anlæg	149				149
Strandboulevarden (16 træer)	Anlæg	1.194				1.194
Svanemøllevej (35 træer)	Anlæg	2.612				2.612
Sæbygade (3 træer)	Anlæg	224				224
Trekronergade (20 træer)	Anlæg	1.492				1.492
Turesensgade (3 træer)	Anlæg	224				224
Vibevej (18 træer)	Anlæg	1.343				1.343
Afledt drift	Service	174	348	348	348	**1.218**
Initiativ 2 i alt (174 træer)		**13.160**	**348**	**348**	**348**	**14.204**

Tabel 3. Initiativ 3. Trafiksikkerhed for 5 vejstrækninger på projektniveau

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. – 2022 p/l)*	**Styrings-om-råde**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
Hvidkildevej	Anlæg		6.300				**6.300**
Klitmøllervej	Anlæg		4.700				**4.700**
Lyongade	Anlæg		273				**273**
Nordkrog	Anlæg		273				**273**
Svanemøllevej	Anlæg		1.600				**1.600**
Initiativ 3 i alt	**Anlæg**		**13.146**				**13.146**



TM4 GENOPRETNING AF VEJINFRASTRUKTUR - UDMØNTNING AF IC-MIDLER FOR BUDGET 2022

Oversigtskort

BILAG 2

PRIORITERINGSVÆRKTØJ FOR GENOPRETNING AF VEJSTRÆKNINGER

Juni 2021

KØBENHAVNS KOMMUNE

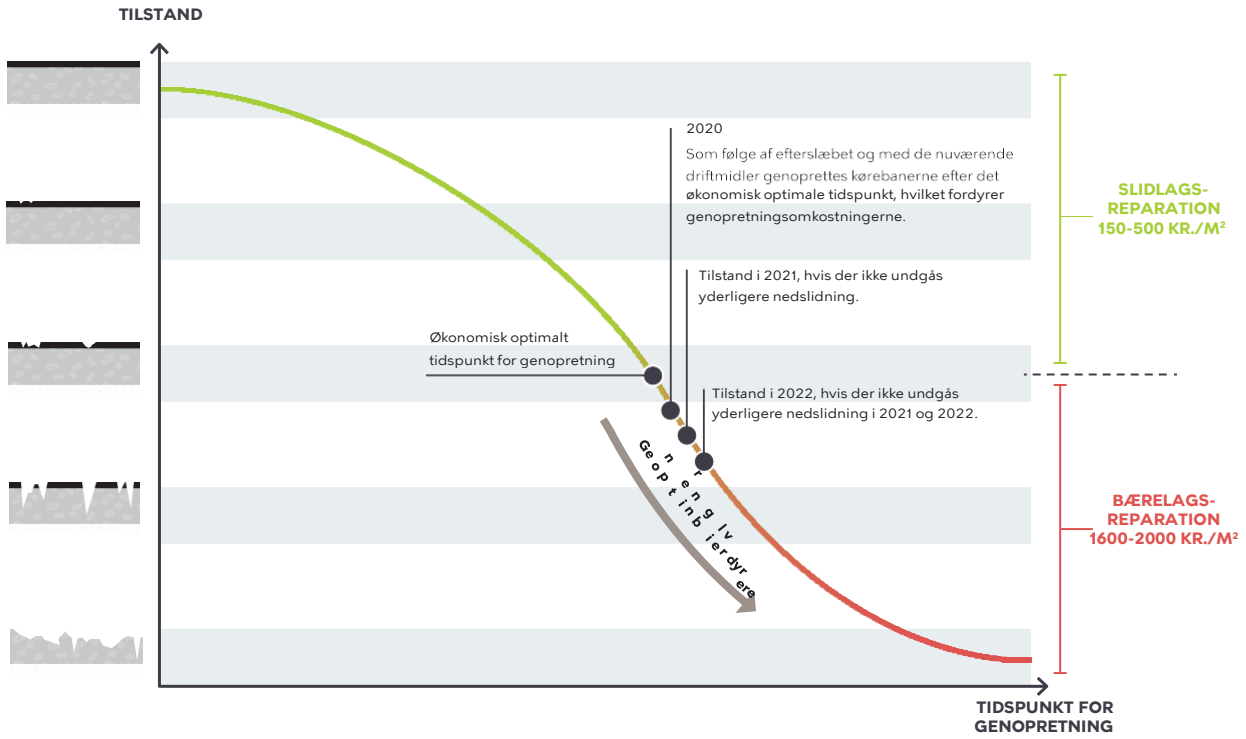
BAGGRUND FOR PRIORITERINGSVÆRKTØJ

I Budget 2016 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle fremlægge en model for opgørelsen af nedslidningen på kommunens vejinfrastruktur. På den baggrund har forvaltningen til brug for udvælgelse af vejstrækninger udarbejdet dette prioriteringsværktøj. Endvidere beskrives det økonomisk optimale tidspunkt for genopretningen samt de øvrige konsekvenser ved ikke at genoprette rettidigt. Dernæst beskrives forvaltningens model for prioritering af genopretningstrængende vejstrækninger.

GENOPRETNING PÅ DET ØKONOMISK OPTIMALE TIDSPUNKT

Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. Hvis genopretningen sker senere, vil der blive anvendt uforholdsmæssigt mange midler på reparationer, og der vil ske en accelereret skadesudvikling af de øverste asfaltlag.

Når små skader i kørebanernes overfladebelægning ikke bliver udbedret, trænger vand ned og skader de underliggende konstruktioner. Det er betydeligt dyrere at genoprette en vejstrækning, når de underliggende konstruktioner er beskadiget.



Økonomisk optimalt tidspunkt for genopretning af kørebaner:
Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. For kørebaner betyder det eksempelvis, at slidlaget skal renoveres, inden skaden kræver en bærelagsreparation, som er betydeligt dyrere at udføre.

I praksis sker skadesudviklingen af de underliggende konstruktioner forholdsvist langsomt, da huller og revner i overfladebelægningen løbende repareres. Dette er dog også dyrt, da der anvendes mange midler på reparationer, som holder i meget kort tid. I dag er det nødvendigt at anvende 30 % af driftsbudgettet til kørebaner på akutte reparationer, hvilket skyldes, at kørebanerne ikke genoprettes på det økonomisk optimale tidspunkt. Optimalt burde der kun anvendes 5-10 % af driftsbudgettet på reparationer.

Det økonomisk optimale tidspunkt er ikke en eksakt dato men et tidsmæssigt interval på 1-2 år. Dette giver mulighed for koordinering med andre anlægsaktiviteter, uden at det fordyrer genopretningen.

Det er essentielt, at projekter, der overlapper hinanden geografisk, udføres i rigtig rækkefølge. Derfor medfører koordineringen i nogle tilfælde, at genopretningen af en vejstrækning bør udskydes, selvom det vil kræve en merudgift til reparationer i nogle år. For eksempel er det samlet set økonomisk fordelagtigt at udskyde genopretning af en strækning, der burde genoprettes i 2022 til 2024, hvis der skal udføres et stort fjernvarmeprojekt i 2022, hvor hovedparten af strækningen skal graves op.

ØVRIGE KONSEKVENSER VED IKKE AT GENOPRETTE RETTIDIGT

Fremkommelighed

- Ujævne og hullede veje nedsætter flowet i trafikken.
- Udskydelse af genopretning giver større renoveringsarbejder og dermed længerevarende afspærringer.

Sikkerhed

- Ujævne og hullede veje øger risikoen for ulykker.
- Hullede veje er årsag til materielle skader.

Komfort

- Ujævne og hullede veje er til gene for cyklister, busser og bilister på vejene.
- Ujævne veje med vandsamlinger medfører opsprøjt af vejvand på cyklister og fodgængere.

PRIORITERINGSMODEL (figurene er illustrative)

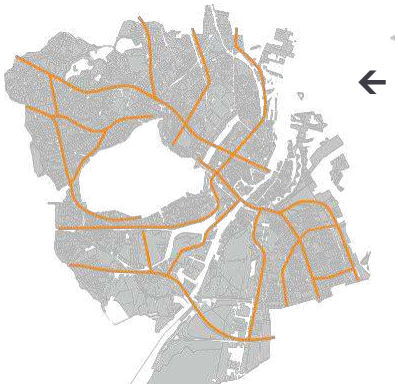
Mange vejstrækninger har passeret det økonomisk optimale tidspunkt for genopretning – og antallet stiger. Det er derfor nødvendigt at prioritere, hvilke af vejtrækningerne der skal genoprettes først.

Nedenfor beskrives den model, som forvaltningen anvender til prioritering af vejstrækningerne.

Københavns Kommunes vejnet

TRIN 1 – Teknisk vurdering

Til at beregne genopretningsbehovet har Københavns Kommune kombineret kvantitative data og kvalitative vurderinger. På baggrund af tilstandsregistreringer af alle vejstrækninger beregner kommunens IT-vejsystem, hvilke vejstrækninger der ud fra det økonomisk optimale tidspunkt bør genoprettes nu.



Genopretningstrængende vejstrækninger

TRIN 2 – Koordinering

Mange eksterne og interne aktører arbejder med vejinfrastrukturen, og derfor er det nødvendigt at foretage en omfattende koordinering med andre planlagte projekter, eksempelvis metroarbejde, ledningsarbejde og skybrudssikring. Koordineringen understøtter således fremkommelighed og giver mulighed for økonomiske synergieffekter. På baggrund af koordineringsprocessen vurderes det, hvilke strækninger der kan udføres, og hvilke der skal udskydes. Ligeledes identificeres det, hvilke synergieffekter der er med andre anlægsaktiviteter.

Genopretningstrængende vejstrækninger efter koordinering

TRIN 3 – Screening

På baggrund af koordineringen, screenes de genopretningstrængende strækninger. De koordinerede strækninger bliver screenet med henblik på at vurdere, om strækningen skal helhedsgenoprettes, renoveres eller helhedsfornyes (nyt byrumsprojekt). Sidstnævnte kan f.eks. være hensigtsmæssigt, hvis brugen af byrummet eller infrastrukturen i området har ændret sig. Screeningen består bl.a. i en registrering af vejens tilstand fra facade til facade, og omfatter alle de til vejen hørende elementer. En projektgruppe bestående af relevante fagligheder i Teknik- og Miljøforvaltningen sikrer, at der tages højde for tilgængelighed, trafiksikkerhed og kulturhistorie mv. i forbindelse med screeningen.

Genopretningstrængende vejstrækninger efter screening

TRIN 4 – Prioritering

På baggrund af screeningen laves et anlægsoverslag på de vejstrækninger, som kan genoprettes. Når strækningerne er prissat, prioriteres de med udgangspunkt i:

- Den enkelte strækning's tilstand.
- Strækningens trafikale belastning. De trafikalt tungt belastede veje vægtes højere end lokalveje, både af hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og økonomi, idet nedbrydningen af de trafikbelastede strækninger sker langt hurtigere.

Dertil kommer, at der i prioriteringen tages højde for:

- Geografisk sammenhæng mellem delstrækninger. Af hensyn til fremkommeligheden og økonomien i projektet er det hensigtsmæssigt at genoprette strækninger, som ligger i samme område, samtidig.
- Synergi med skybrudsprojekter.
- Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter, såsom begrønnings-, cykelsti-, busprioriterings- og byrumsprojekter.

Genopretningstrængende vejstrækninger i prioriteret rækkefølge

PRIORITERING AF VEJSTRÆKNINGER

PRIORITERING AF VEJSTRÆKNINGER

På baggrund af koordineringsprocessen og screeningsprocessen i modellens Trin 2 og Trin 3, anvendes Trin 4 for alle de genopretningstrængende strækninger, der kan udføres i 2022-2024. Trin 4 munder ud i en prioritering af de mange genopretningstrængende vejstrækninger.

Skemaet nedenfor viser en forenklet tilgang til, hvordan forvaltningen i praksis prioriterer vejstrækningerne ved at inddele dem i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning.

TRAFIKAL BELASTNING \ TILSTAND	÷÷÷	÷÷	÷
stor	1	2	3
lille	2	3	4

Vejstrækningerne inddeles indledningsvist i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning. En vejstrækning med meget dårlig tilstand (÷÷÷) med en lille trafikal belastning vil dermed opnå en prioritet 2. Brostensbelagte gader vægtes på lige fod med trafikerede veje, da de er mere komplicerede at hullappe end asfalterede veje.

Prioriteringen af vejstrækningerne er en kompleks proces. Koordinering og synergi med andre projekter har stor betydning for valget af strækninger, og derfor er det eksempelvis ikke altid de mest trafikerede veje, der prioriteres højest. Dertil kommer, at anlægsprojekter er dyre, hvorfor det er afgørende, at de projekter, der overlapper geografisk, udføres i rigtig rækkefølge og helst i samme forløb. Det vil som følge heraf ikke altid være prioritet 1-strækninger, forvaltningen indstiller. Eksempelvis kan et skybrudsprojekt på en prioritet 3-strækning medføre, at strækningen indstilles til genopretning. Derudover vil nogle vejstrækninger nedbrydes hurtigere end andre, hvilket medfører ændringer i deres tilstand og dermed deres prioritet.

Ved samtænkning med andre aktiviteter og projekter vil der være en besparelse. Den konkrete besparelse afhænger af, hvor stor synergi der er mellem genopretningen og aktiviteten. Ved samtænkning undgås også gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med anlægsarbejderne. Med kort planlægningshorisont er der ofte ikke samme mulighed for at samtænke og opnå synergi med skybrudsprojekter og andre større anlægsprojekter som ved en længere planlægningshorisont. Det skyldes, at der skal afsættes mere tid til projektering ved samtænkning, samt at der ikke er den nødvendige tid til høringsperioder og myndighedsgodkendelser.

I udvælgelsen af vejstrækninger slås strækninger med geografisk sammenhæng sammen til én gruppe, da det af fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er hensigtsmæssigt at genoprette mindre strækninger beliggende i samme område samtidig. Ved udvælgelsen tages der også højde for, at det af hensyn til fremkommeligheden er mest hensigtsmæssigt at genoprette vejstrækninger flere steder i byen frem for koncentreret i én bydel.

Vejstrækninger uden trafikal belastning er ofte mindre komplicerede at genoprette end strækninger med meget trafik, og de kan ofte eksekveres hurtigere. Af hensyn til planlægningen af udførelsen, kan det være hensigtsmæssigt at have større trafikerede vejstrækninger såvel som mindre komplicerede strækninger uden trafikal belastning.

MOBILITET, KLIMATILPASNING OG BYVEDLIGEHOLD
Område for Byvedligehold og Tilsyn

Foto Ursula Bach, Københavns Kommune
Layout/grafik TMF MKB

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Orientering om genopretningsprogrammet 'Et løft til vejene'

7. juni 2021

Sagsnummer
2021-0087924

Dokumentnummer
2021-0087924-2

Ved Budget 2007 (BR 5. oktober 2006) (A, B, C, F, O, V og Ø) blev det besluttet at udarbejde en handlingsplan for genopretning af vejinfrastrukturen, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 27. september 2007. Teknik- og Miljøforvaltningen har på den baggrund igangsat og opretholdt genopretningsprogrammet 'Et løft til vejene' siden 2013, hvor målet er at indhente vedligeholdelsesefterslæbet og genoprette vejinfrastrukturen frem til 2029.

Forvaltningen fremlægger hermed en opdateret plan på genopretningsprogrammets delelementer, som skitserer, hvad programmet gør for at sikre rettidig renovering og dermed den længst mulige levetid for infrastrukturen (kørebaner, afvanding, fortove, bygværker, gadebelysning og signalanlæg). Desuden skitseres udfordringerne med at finansiere og indhente efterslæbet til genopretning af vejinfrastrukturen inden programmets udgang i 2029. Alle beløb er angivet i 2022 p/l.

Frem til og med 2021 er der bevilget 2,6 mia. kr. til genopretning af kørebaner, cykelstier, fortove, vejbrønde, bygværker, gadebelysning og signalanlæg.

Vedlagte genopretningsplan for 2021 og frem viser, at der udover de årlige vedligeholdelsesbudgetter, samlet mangler 3,0 mia. kr. til genopretning for at indhente efterslæbet på vejinfrastrukturen senest i 2029. Det svarer til, at der skal bevilges 579 mio. kr. årligt i budgetårene 2022-2029.

Genopretningen af vejinfrastrukturen er udfordret af, at anlægsmåltallene har været begrænset i 2019, 2020 og 2021, hvor der er prioriteret anlægsmåltal på henholdsvis 24, 40 og 118 mio. kr. Det betyder, at der er blevet afsat midler til en række genopretningsprojekter, men at disse er blevet sat i bero pga. manglende prioritering af anlægsmåltal, hvilket har genereret yderligere et efterslæb.

Forvaltningen vil fortsat indstille, at der frigives anlægsmidler til genopretningsprojekter via Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme og indstille genopretningsprojekter til udmøntning via IC-midler i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Forvaltningen vurderer, at det på trods af manglende anlægsmåltal fortsat er væsentligt at bevilge midler til genopretning, da det muliggør indledende forberedelse og klargøring, så projekter kan igangsættes, så snart der tildeles anlægsmåltal.

Lone Byskov
Vicedirektør

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Vejviden og Genopretning
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Et løft til vejene

Plan for genopretning af infrastrukturen i København 2021-2029

Juni 2021

Vi skal passe på værdien af byens infrastruktur

For at passe på værdien af den kapital, der er investeret i Københavns infrastruktur, igangsatte Borgerrepræsentationen i 2013 genopretningsprogrammet Et løft til vejene.

Programmets mål er at indhente det eksisterende efterslæb af vedligehold og sikre rettidig renovering, så infrastrukturen får længst mulig levetid. Programmet omfatter syv infrastrukturelementer: kørebaner, cykelstier, fortove, vejbrønde, bygværker, gadebelysning og signalanlæg.

Vedligeholdelsesefterslæbet er genereret efter årtier, hvor budgetterne ikke har været tilstrækkelige til at sikre rettidig vedligeholdelse. Efterslæbet medfører dyre reparationer og påvirker sikkerhed og fremkommelighed. Ud over behovet for vedligeholdelse er det derfor nødvendigt at investere i genopretning for at bringe infrastrukturen til en tilstand uden efterslæb.

I foråret 2020 gennemførte Teknik- og Miljøforvaltningen en analyse, der afdækkede flere centrale områder for genopretningen:

- Tidshorisont
- Finansieringsbehov
- Evaluering af priser, indirekte omkostninger og renoveringsprocent
- Evaluering af levetider og tilstandsklassificering
- Evaluering af metoden for udførsel af genopretningsprojekter.

Analyseresultaterne fra foråret 2020 er fortsat gældende og dermed fastholdt i 2021 rapporten, hvorfor de samme metoder danner grundlaget for dette års rapport med opdaterede tal.

Det årlige beløb, der skal afsættes og eksekveres for frem mod 2029 er 579 mio. kr. Det samlede finansieringsbehov for alle årene er 4,8 mia. kr.

Ved at indhente efterslæbet frem mod 2029 og opprioritere midler til vedligeholdelse er det muligt at opnå betydelige besparelser på dyre reparationer og sikre en god forrentning af den investerede kapital. I analysen regnes der med et årligt finansieringsbehov på 402 mio. kr. fra 2030 og frem, hvilket fra samme år medfører en reduktion af finansieringsbehovet på 177 mio. kr.

På baggrund af analysen er metoden for genopretning løbende tilpasset, så genopretningsprojekter kan gennemføres under hensyntagen til kommunens anlægsmåltal og de midler, som området får tilført. Det har bl.a. tidligere betydet, at enhedspriser er blevet justeret ligesom genopretninger udføres både som helheds- og partiel genopretning.

Rapporten er baseret på Teknik- og Miljøforvaltningens aktuelle viden om infrastrukturens tilstand. Beregningerne er udført for perioden 2021-2029. Alle beløb er afrundet og udregnet i 2022 p/l. Det vil sige, at der resterer ni driftsbudgetår (2021-2029) og otte anlægsbudgetår (2022-2029).

Indhold

Begreber og definitioner 4

Efterslæb og genopretning 6

Status på byens tilstand 8

Analyse af Et løft til vejene 10

Finansiering af Et løft til vejene 2021–2029 12

Årligt finansieringsbehov nu og efter endt genopretning i 2029 14

To metoder for genopretning – helheds og partiel 17

Visioner, strategier og målsætninger som Et løft til vejene understøtter 18

Oversigt over bevillinger 20

Begreber og definitioner

BEGREBER	DEFINITIONER
Efterslæb	Efterslæb opstår, når infrastrukturelementer har opbrugt levetiden, hvilket betyder, at infrastrukturelementet ikke lever op til de gældende tilstandskrav.
Genopretning af efterslæb	Genopretning af efterslæb er den renovering, der skal til for at indhente efterslæbet på misligholdte infrastrukturelementer, der har opbrugt levetiden. Der er således kun et genopretningsbehov, hvis der eksisterer eller opstår et efterslæb.
Optimalt budget	Det optimale budget udgør den omkostning, der inden for perioden 2021-2029 skal anvendes på tværs af de syv infrastrukturelementer for at indhente alt efterslæb, samtidig med at der ikke opbygges nyt efterslæb.
Helhedsgenopretning og partiel genopretning	Helhedsgenopretning indebærer, at alle infrastrukturelementer på en vejstrækning renoveres fra facade til facade på én gang. Partiel genopretning indebærer, at der renoveres ét eller flere infrastrukturelementer ad gangen, for eksempel kørebaner eller cykelstier.
Renovering	Løbende vedligeholdelse af infrastrukturelementer, der sikrer, at der ikke opstår efterslæb. Hvis driftsbudgettet ikke er tilstrækkeligt, oparbejdes et efterslæb.
Udskydelsesomkostninger	Omkostningen ved at udskyde genopretning af misligholdte infrastrukturelementer. Nogle infrastrukturelementer har en eksponentiel nedslidningsprofil, hvilket betyder, at renoveringsomkostningerne stiger, desto længere tid der går, før en eventuel skade repareres.
Ufinansieret behov	Det ufinansierede behov er den udgift, der søges bevillinger til i perioden 2021-2029.
Pris/Løn regulering	Pris/Løn regulering, også kaldt p/l, er et udtryk for den fremskrivningssats, der gælder for priser og lønninger, og som skal ganges på historiske tal for at bringe dem til det gældende års niveau. Dette er gjort, så man kan forstå tallene i en nutidig kontekst. Rapporten anvender p/l 22, hvilket betyder at samtlige tal er regulerede frem til 2022-niveau. De ældste bevillingstal i denne rapport stammer fra 2011 og er dermed blevet p/l regulerede med samtlige års p/l satser frem til 2022.

LYSPUNKT VED SUNDHOLMEN

Efterslæb og genopretning

Drift og vedligehold af infrastrukturen skal opretholde sikkerhed og fremkommelighed og sørge for at bevare den investerede kapital, så infrastrukturen får længst mulig levetid. Udskydelse af rettidig drift og vedligehold kan betragtes som et lån i vejkapitalen. Lånet resulterer i en accelererende skadesudvikling, som genererer et efterslæb på vedligehold.

Det er dyrt at drive infrastrukturen med et lån i vejkapitalen, da der skal bruges uforholdsmæssigt mange midler på at udføre reparationer på veje, der er i så dårlig stand, at reparationerne ikke løfter dem til den forventede levetid.

I analysen konkluderes det, at der for kørebaner og cykelstier er en meromkostning på henholdsvis 7 % og 4 % per år, efterslæbet udskydes. Det har således store økonomiske konsekvenser, hvis der ikke afsættes tilstrækkeligt med midler til at indhente efterslæbet.

Genopretning af infrastrukturen indhenter efterslæbet på misligholdte infrastrukturelementer, der har opbrugt levetiden, og får løftet dem til nutidig standard. Indhentning af efterslæbet og opprioritering af midler til drift og vedligeholdelse vil medføre betydelige besparelser på dyre reparationer og sikre en god forrentning af den investerede vejkapital.

Uanset hvilket tilstandsniveau der genoprettes til, vil et efterfølgende driftsbudget under det optimale niveau føre til, at et nyt efterslæb opstår.

Anbefalet serviceniveau i København
Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder for at drive infrastrukturen så omkostningseffektivt som muligt. Forvaltningen anbefaler derfor, at de syv elementer istandsættes på det økonomisk optimale tidspunkt.

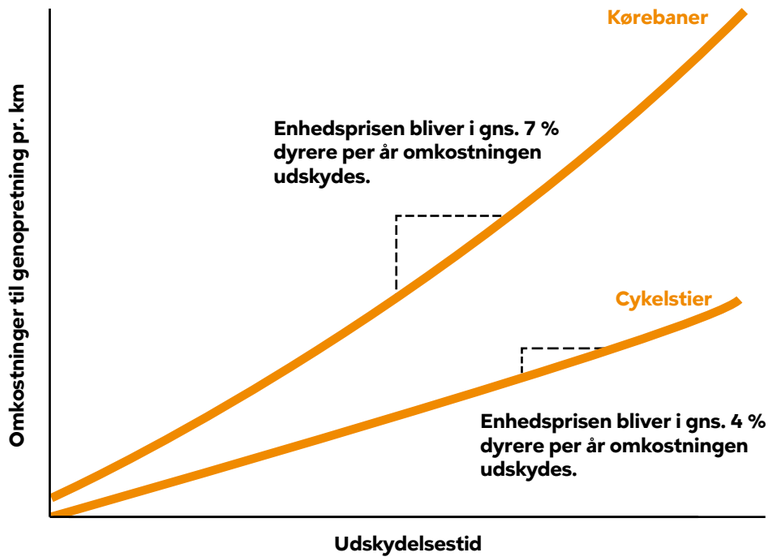
Et begrænset anlægsmåltal fordyrer genopretningen
I 2018 blev en række genopretningsprojekter sat i bero grundet kommunens begrænsede anlægsmåltal. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 20. april 2020 at fremrykke en række projekter til udførsel i 2020 og 2021, som var sat i bero i 2018. De sidste af de berosatte strækninger forventes udført i 2022. En række af disse projekter har dog allerede overskredet det økonomisk optimale tidspunkt for genopretning. Konsekvensen er, at efterslæbet og udgifterne til i forvejen omkostningsfulde reparationer stiger.

Som en del af analysen er der beregnet en estimeret udskydelsesomkostning for 47 af de projekter, der er blevet udskudt mere end et år.

Det fremgår af analysen, at der for projekterne er en samlet udskydelsesomkostning på ca. 30 mio. kr., da disse projekter fortsat ikke er eksekveret i 2021. Omkostningen dækker udelukkende over udskydelsen af kørebaner og cykelstier, hvorfor den samlede omkostning må forventes at være højere.

I figuren nedenfor fremgår 47 af disse projekter for at illustrere udviklingen i omkostninger for projekter af varierende størrelse, samt bevillings- og afslutningsår. Figuren giver et øjebliksbillede af udskydelsesomkostningerne og forventes at stige, når der ikke tildeles måltal inden for budget- og genopretningsrammeår og projekter sættes i bero.

Udvikling i omkostning for renovering af kørebaner og cykelstier pr. år genopretningen udskydes



Udvikling i projektomkostninger for 47 projekter (i mio.kr. og 2022 p/l)

	Projektbevilling					Udskydelses-omkostning
Projekt	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	
Budget 18 (3 strækninger)	20,4	21,3	22,3	23,3		2,9
Budget 19[1] (11 strækninger)		168,7	174,1	137,5	22,3	10,5
Budget 20[1] (10 strækninger)			168,9	174,5	71,9	7,9
Budget 21 (21 strækninger)				169,4	175,1	5,7
Genopretningsramme 21 (2 strækninger)				59,8	62,6	2,8
Samlet						**29,8**

[1]Enkelte af strækningerne under Budget 19 og 20 varer et år længere end de øvrige i disse pakker, hvorfor bevillingerne i deres afsluttende år er lavere end i de forudgående år.

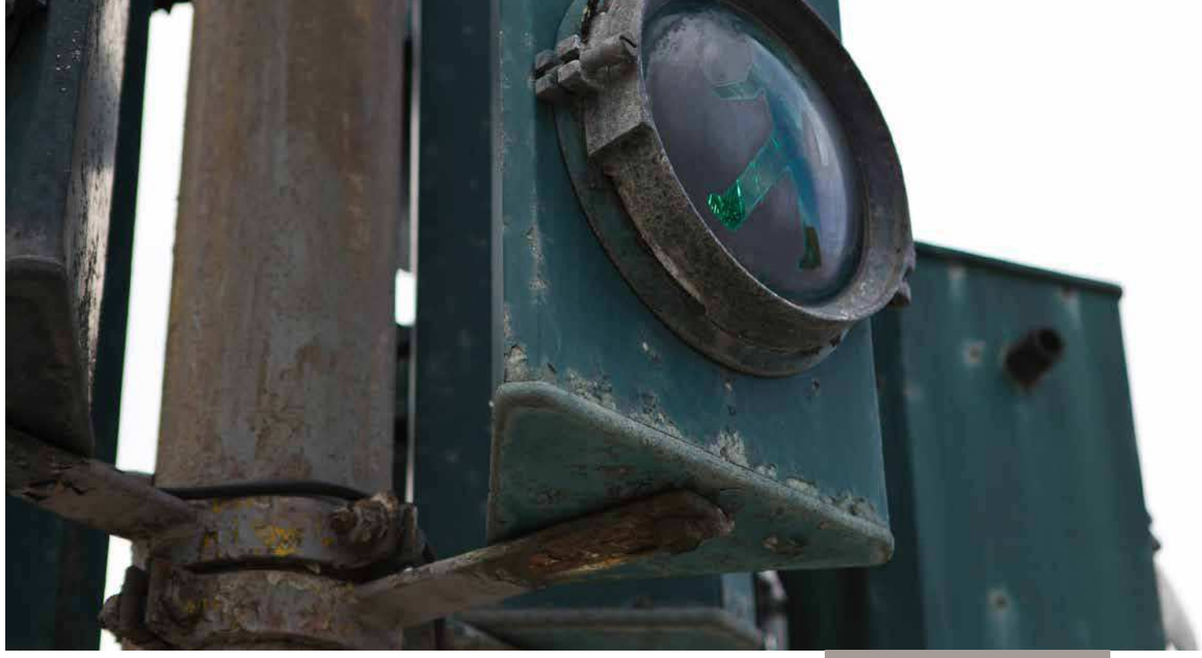
Økonomisk optimalt tidspunkt for genopretning
Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. De eksponentielle nedslidningsprofiler på kørebaner og cykelstier gør, at det er dyrt for Københavns Kommune at drive infrastrukturen med for få midler, da udskydning af genopretning øger risikoen for, at flere kørebaner og cykelstier skal have foretaget omkostningsfulde (bærelags) reparationer. For kørebaner betyder det eksempelvis, at slidlaget skal renoveres, inden skaden kræver en bærelagsreparation, som er 5-6 gange mere omkostningsfuld end prisen for en slidlagsreparation.

Status på byens tilstand

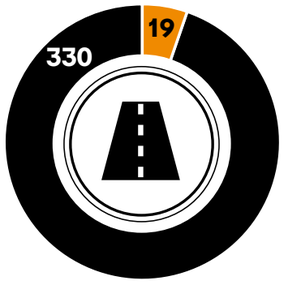
I genopretningsprogrammet indgår de syv elementer kørebaner, cykelstier, fortove, vejbrønde, bygværker, gadebelysning og signalanlæg.

Diagrammerne viser de syv elementers tilstand i perioden 2021-2029. Diagrammerne viser således ikke en akkumuleret status over hele perioden siden programmets start i 2013, men giver et øjebliksbillede af status i 2021.

- Antal finansierede kilometer eller styk (anlægsmidler)
- Antal ufinansierede kilometer eller styk

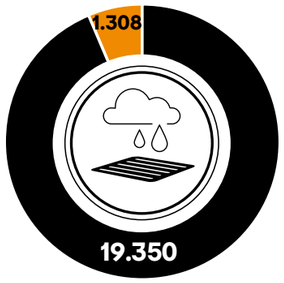


ÆLDRE SIGNALANLÆG



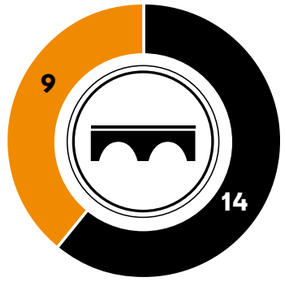
KØREBANER

Ud af kommunens 549 km kørebane er der behov for finansiering til renovering og genopretning af 330 km senest i 2029.
Gennemsnitlig levetid: 15 år (almindeligt slidlag), 12 år (støjreducerende slidlag), 50 år (bærelag, afhængig af type).



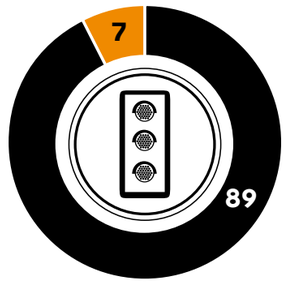
VEJBRØNDE

Ud af kommunens 64.000 vejbrønde er der behov for finansiering til renovering og genopretning af 19.350 stk. senest i 2029.
Gennemsnitlig levetid: 100 år.



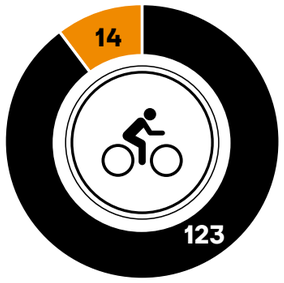
BYGVÆRKER

'Bygværker' omfatter broer, gang- og cykeltunneller, støttemure, skilteportaler, havnepontoner og p-huse. Ud af kommunens 257 bygværker er der behov for finansiering til renovering og genopretning af 14 stk. senest i 2029.
Gennemsnitlig levetid for nyt bygværk: 100 år.



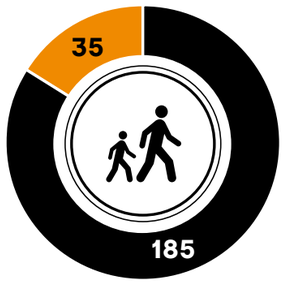
SIGNALANLÆG

Ud af 360 signalanlæg er der behov for finansiering til renovering og genopretning af 89 stk. senest i 2029.
Gennemsnitlig levetid: 20 år.



CYKELSTIER

Ud af kommunens 428 km cykelsti er der behov for finansiering til renovering og genopretning af 123 km senest i 2029.
Gennemsnitlig levetid: 20 år (slidlag).



FORTOVE

Ud af kommunens 795 km fortov er der behov for finansiering renovering og genopretning af 185 km senest i 2029.
Gennemsnitlig levetid: 50 år.

GADEBELYSNING

Ud af kommunens 48.300 gadebelysningsarmaturer er der behov for finansiering renovering og genopretning af 20.000 stk. senest i 2029.
Gennemsnitlig levetid: 20 år (LED-gadebelysning), 10 år (specialarmaturer).

Analyse af Et løft til vejene

BAGGRUND OG FORMÅL
Anlægsloftet medførte mellem 2018-2020, at en række genopretningsprojekter blev sat i bero. I 2020 blev programmet derfor forlænget fra 2027 til 2029, da det ellers var usandsynligt at nå i mål grundet de forskydninger, som anlægsloftet i 2018 forårsagede. Forvaltningen gennemførte en analyse i 2020, hvori der blev taget højde for konsekvenserne af situationen i forbindelse med kommunens begrænsede anlægsmåltal. Tallene fra den analyse er i det følgende blevet opdateret.

ANALYSEOMRÅDER
Analysen har afdækket flere centrale områder for genopretningen:

- Tidshorisont
- Finansieringsbehov
- Evaluering af priser, indirekte omkostninger og renoveringsprocent
- Evaluering af levetider og tilstandsklassificering
- Evaluering af metoden for udførsel af genopretningsprojekter

RESULTATER
Tidshorisonten fastholdt ved 2029
I analysen blev vejforvaltningssystemet RoSy anvendt til at evaluere tidshorisonten for *Et løft til vejene*. Forvaltningen arbejder videre med en tidshorisont for *Et løft til vejene* til og med 2029. Denne rapport dækker således en niårig periode, fra 2021-2029.

Finansieringsbehov på 4,8 mia. kr.
Det samlede finansieringsbehov frem til og med 2029 er med analysen vurderet til i alt 4,8 mia. kr. For at nå i mål med genopretningsprogrammet i 2029 skal der årligt eksekveres for 579 mio. kr. Af disse udgør driftsbudgettet 131 mio. kr., og allerede finansierede projekter, der eksekveres de kommende år, udgør 73 mio. kr, når de fordeles over alle årene. Derudover kan Genopretningsrammen finansiere 141 mio. kr., og forudprioriterede midler til genopretning fra Indkaldelsescirkulæret (IC) kan finansiere 170 mio. kr. Hvis ovenstående finansiering fastholdes, udgør den resterende årlige finansiering 65 mio. kr. for at indhente efterslæbet i 2029. Jævnfør side 2 er alle tal angivet i 2022 p/l.

Sammenligningstabel 2020 til 2021

Alle beløb i 2022 p/l og mio. kr.	2020 rapport	2021 rapport	Forklaring på forskel
Gældende periode	2020-2029	2021-2029	
Samlet behov for alle år	4.863	4.761	Differencen fra 2020 til 2021 skyldes dels efterslæbet, og dels at en nyoptælling af antal vejbrønde har bragt antallet op fra 60.000 til 64.000, hvilket forklarer hvorfor genopretningsbehovet ikke er faldet mere.
Årligt behov Fordelt på:	527	579	2020 beløbet gælder for 10 driftsår og 9 budgetår, 2021 beløbet gælder for 9 driftsår og 8 budgetår. Summen stiger, da der er færre år at fordele efterslæb og udskydelsesomkostninger på.
Driftsbudget	121	131	Driftsbudgettet er steget for kørebaner, vejbrønde, fortove og signalanlæg, hvilket kompenserer for et mindre fald i driftsbudgettet for cykelstier, bygværker og gadebelysning.
Bevilligede anlægsmidler	68	73	Stigningen i årligt bevilligede anlægsmidler skyldes primært en kraftig stigning i årligt bevilligede anlægsmidler til fortove, som kompenserer for et mindre fald i kørebaner, vejbrønde, cykelstier og bygværker.
Genopretningsramme	140	140	Samme som forrige år.
Indkaldelsescirkulære	170	170	Samme som forrige år.
Resterende finansiering	28	65	

Finansieringsbehovet angivet i Et løft til vejene afviger fra analysen, da analysens beregninger indeholder udgifter til renovering og genopretning af projekter, der allerede har fået bevilget midler, men som endnu ikke er udført. I Et løft til vejene fratrækkes disse udgifter, så allerede bevilgede midler ikke tæller med i finansieringsbehovet.

Fortsat brug af justerede priser og renoveringsprocent
Som led i analysearbejde udført i foråret 2020 blev der foretaget en gennemgang af faktiske omkostninger og priser på allerede gennemførte projekter.
Forvaltningen havde som følge af analysens efterprøvning i forrige rapporteringsår 2020 beregnet følgende værdier, som er fastholdt i indeværende rapporteringsår (alle i 2022 p/l):

- nedjusteret enhedsprisen for fortove fra 1.157 kr. til 733 kr. per m²
- opjusteret enhedsprisen for vejbrønde fra 24.336 kr. til 25.167 kr.
- nedjusteret uforudsete omkostninger fra 15 % til 10 % for kørebaner, cykelstier og fortove.
- opjusteret renoveringsprocenten for vejbrønde fra 40 % til 41 %.

Fastholdelse af levetider og ændring i tilstandsklassificering
Analysen af levetider er udført for fortove og signalanlæg. Der er ikke testet levetider for alle elementer, herunder for eksempel vejbrønde, da der ikke eksisterer tilstandsdata, der kan efterprøves.

Analysen har ikke givet anledning til justeringer, men levetiden for fortove med tilstandsklassificering 3 (middel) er på baggrund af vurdering i analysen forlænget fra 7-10 år til 7-15 år. I praksis betyder det, at renoveringen af fortove med denne tilstandsklassificering foretages over en længere periode, mens fortove med tilstandsklassificering 4 (god) har fået en tilsvarende kortere periode.

Behov for både helhedsgenopretning og partiel genopretning
En række case-baserede analyser har vist, at der bør arbejdes med både helhedsgenopretning og partiel genopretning. Helhedsgenopretning indebærer, at strækninger genoprettes fra facade til facade, og partiel genopretning indebærer, at enkeltelementer, som for eksempel kørebaner, genoprettes. Analysens konklusion har givet anledning til at ændre i metoden for genopretning. Den nye tilgang gennemgås på side 17.

TILLÆGSUNDERSØGELSER
Det blev desuden undersøgt, hvordan trafik samt tilsyn med og koordinering af gravninger påvirker nedslidningen af infrastrukturen.

Øget trafik accelererer nedslidning
I perioden 2003-20 19 er der i gennemsnit kommet ca. 4 % mere trafik i København om året. Den øgede trafik har medført en hurtigere nedslidning af vejene, hvormed nogle veje har skullet renoveres hurtigere end forventet. Nedlukningen grundet Covid-19 har reduceret trafiktallene i 2020 og 2021, og prognoserne for fremtidig trafik er usikre, hvorfor der ikke konkluderes på den fremadrettede effekt på nedslidningen.

Tilsyn og koordinering har stor betydning
Tilsyn og koordinering med andre aktører har stor betydning for bevaring af vejkapitalen.

I 2015 igangsatte forvaltningen en målrettet tilsynsindsats af gravearbejderne i København. Antallet af fejl per stikprøve blev reduceret fra 42 % i 2015 til 22 % i 2018. Efterfølgende er ressourcerne til tilsynsarbejde reduceret. Samtidig er antallet af gravetilladelser steget gennemsnitligt 7 % om året, hvilket forventes at fortsætte når Covid-19 situationen har stabiliseret sig. Analysen af antal fejl og omkostningerne hertil viste, at man kan forhindre et årligt fald i vejkapitalen på 5,9 mio. kr. ved at ansætte yderligere to tilsynsfolk.

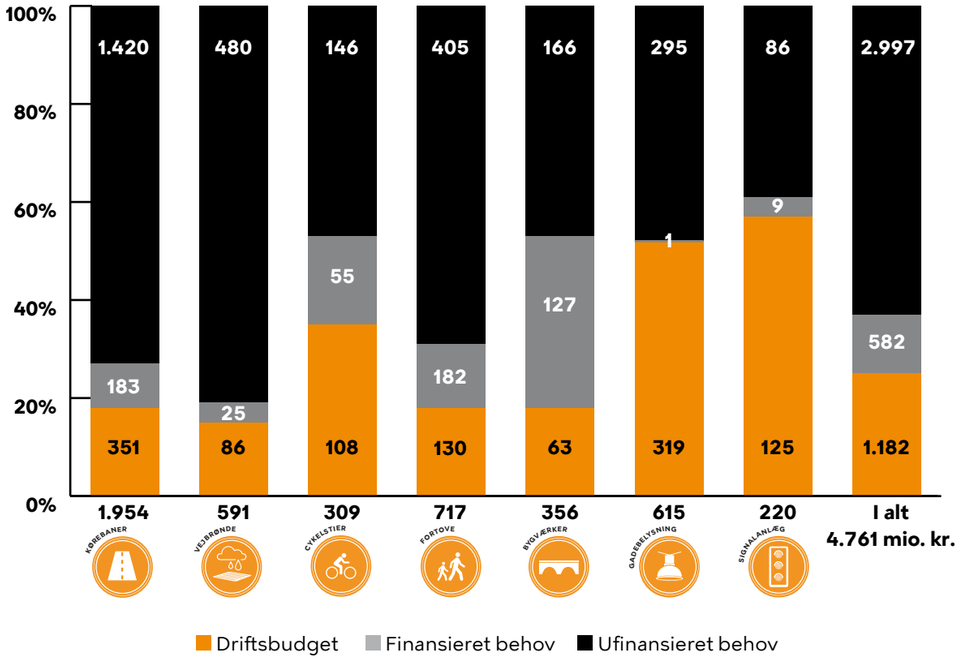
Yderligere koordinering af gravearbejder blev i analysen estimeret til at give en årlig besparelse på 7,3 mio. kr. Beregningen er baseret på en antagelse om, at der ved 10 % af projekterne vil være mulighed for at opnå en besparelse ved koordinering af gravninger.

IGANGVÆRENDE AKTIVITETER FRA 2020 RAPPORTENS ANBEFALINGER
Af analysen i 2020 fremgik en række anbefalinger, som forvaltningen har arbejdet videre med frem mod statusrapport for Et løft til vejene for 2021.

Anbefalingerne gik bl.a. på, at:

- At der anlægges en mere central styring af de syv elementers datagrundlag. *Arbejdet er igangsat for at afklare behovene organisatorisk, proces- og systemmæssigt, så budgetestimater kan styres og præciseres yderligere på sigt. Dette er igangsat med ekstern bistand.*
- At der undersøges muligheder for at etablere en platform, hvor henholdsvis forvaltningen, ledningsejere og entreprenører får adgang til at se planlagte opgravningsaktiviteter i sammenhæng med placeringen af ledninger.
  Dette er der endnu ikke sat ressourcer af til.
- At der kortlægges en nedslidningsprofil på tværs af de syv infrastrukturelementer, så der kan udregnes en samlet omkostning forbundet med at udskyde genopretningen.
  Dette er der endnu ikke sat ressourcer af til.

Finansiering af Et løft til vejene 2021–2029



I hele mio. kr. 2022 p/l

Figuren viser status på finansieringsbehovet for hvert af de syv infrastrukturelementer i perioden 2021–2029. De orange søjler viser det samlede driftsbudget. De grå søjler viser den del af finansieringsbehovet, der allerede er bevilget midler til. De sorte søjler viser det resterende ufinansierede behov.

Finansieringsbehov frem til og med 2029
Det samlede finansieringsbehov frem til og med 2029 er 4,8 mia. kr. Heraf udgør driftsbudgettet 1,2 mia. kr. Af de resterende 3,6 mia. kr. er 582 mio. kr. allerede finansieret i form af tidligere bevillinger.

For at nå i mål med genopretnings-programmet og indhente efterslæbet i 2029 er det nødvendigt, at det resterende ufinansierede behov bevilges i budgetforhandlinger.

Hvis driftsbudgettet løftes, vil behovet for anlægsmidler reduceres tilsvarende. På samme måde øges behovet for anlægsmidler, hvis driftsbudgettet reduceres.

Finansieringsbehov fordelt på elementer
Den største udgift er på 1.420 mio. kr. til renovering og genopretning af kørebaner. Den næststørste udgift er på 480 mio. kr. til vejbrønde. Fortove og gadebelysning har en udgift på henholdsvis 405 mio. kr. og 295 mio. kr., og dernæst kommer bygværker og cykelstier med en udgift på henholdsvis 166 mio. kr. og 146 mio. kr. Slutteligt er der signalanlæg med en udgift på 86 mio. kr.

Driftsudgifter til el, gas og diesel mv. er taget ud af beregningerne
Forvaltningen har valgt at tage driftsudgifter til el, gas, diesel mv. ud af beregningen for det samlede finansieringsbehov. Det er gjort for, at der i Et løft til vejene udelukkende fokuseres på udgifter relateret til genopretning og vedligeholdelse af de syv infrastrukturelementer.

OPBRUDT ASFALT

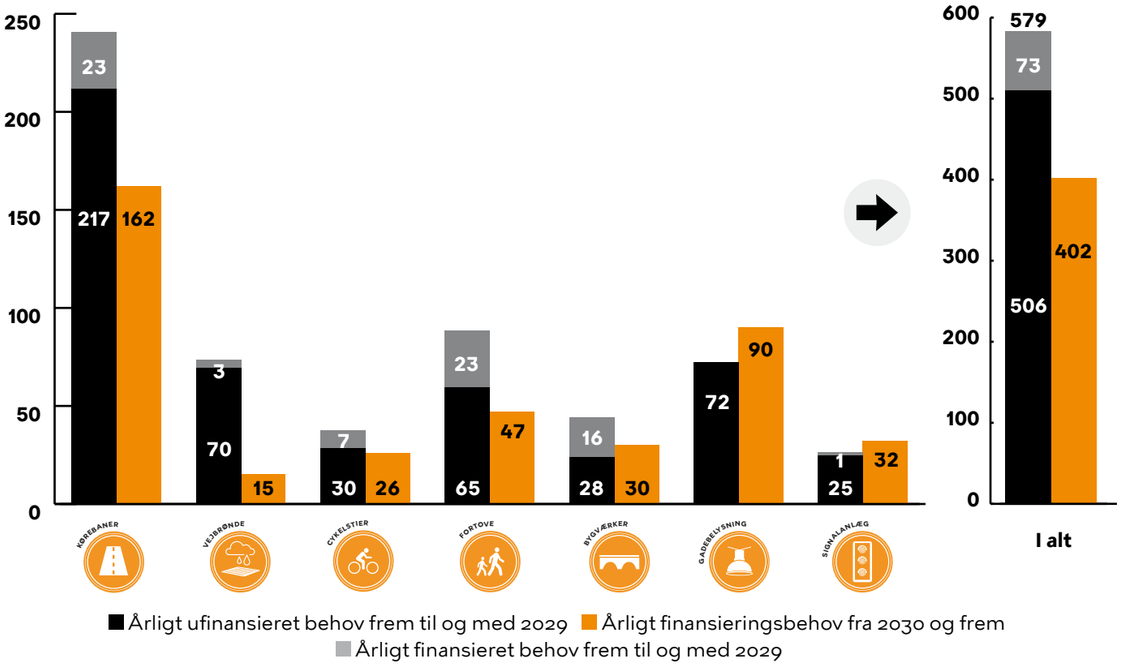
Finansiering af genopretning af bygværker, herunder broer
Nogle broer er så dyre at genoprette, at det er nødvendigt med særskilte bevillinger til genopretning af disse. Et eksempel på dette er Langebro, som har fået tildelt 301 mio. kr. til en hovedrenovering. Udover nogle mindre forudgående genopretningsbehov på Langebro, som er indeholdt i denne genopretningsplan, fordi de er finansieret af midler fra tidligere bropakker, er denne særskilte bevilling til hovedrenoveringen undladt fra rapporten, da den ellers ville skævvride det samlede økonomiske billede for genopretningsprogrammet.

Forvaltningen udfører og planlægger renoveringsarbejder på bygværker med afsæt i de observerede behov, som registreres årligt ved rutineeftersynene og hvert 5. år ved generaleftersynene. Af denne årsag har forvaltningen som udgangspunkt ikke planlagt renoveringsarbejder mange år frem, idet der kan være stor forskel på, hvilken levetid de pågældende delelementer i bygværkerne viser sig at have ved eftersynene, samt i hvilken grad skadesudviklingen for det respektive bygværk accelererer. Det er således ikke muligt at indregne de større genopretninger af bygværker i det samlede finansieringsbehov i genopretningsplanen, da restlevetiderne ikke kan udregnes på samme vis som for eksempel kørebaner og cykelstier, hvor levetiden er mere forudsigelig.

Genopretning og fremkommelighed
Der skal udføres mange genopretningsprojekter hvert år for at indhente efterslæbet og nå i mål med genopretningsprogrammet i 2029. Det er forvaltningens vurdering, at den ekstra opgravningsaktivitet ikke vil påvirke fremkommeligheden i byen negativt.

Hvis der kan opnås forudsigelighed i bevillingerne i genopretningsperioden, er det muligt at planlægge, prioritere og koordinere projekterne, så de fordeles jævnt i byen hvert år.

Årligt finansieringsbehov nu og efter endt genopretning i 2029



I hele mio. kr. 2022 p/l

Figuren viser status på finansieringsbehovet før og efter endt genopretning. De sorte søjler viser det årlige finansieringsbehov frem til og med 2029. De grå søjler viser den del af behovet, der allerede er finansieret via anlægsmidler. De orange søjler viser det årlige finansieringsbehov efter endt genopretning i 2029.

Årligt finansieringsbehov
For at nå i mål med genopretningen i 2029 skal der årligt eksekveres for 579 mio. kr. Af de 579 mio. kr. udgør driftsbudgettet 131 mio. kr., og allerede finansierede projekter, der eksekveres de kommende år, udgør 73 mio. kr. Derudover kan Genopretningsrammen finansiere 141 mio. kr., og forudprioriterede midler til genopretning fra Indkaldelsescirkulæret (IC) kan finansiere 170 mio. kr. Hvis ovenstående finansiering fastholdes, udgør den resterende årlige finansiering 65 mio. kr.

Mulighed for årlig besparelse på 177 mio. kr.
Hvis efterslæbet indhentes i 2029, bliver finansieringsbehovet til drift og vedligeholdelse reduceret fra 579 mio. kr. til 402 mio. kr. årligt fra 2030 og frem. Det er en årlig reduktion på 177 mio. kr. sammenlignet med finansieringsbehovet i perioden 2021-2029. Reduktionen skyldes, at det bliver muligt at vedligeholde infrastrukturen på det økonomisk optimale tidspunkt, når efterslæbet er indhentet.

Finansieringsbehov fra 2030 og frem
Efter endt genopretning er det nødvendigt at afsætte 402 mio. kr. til årlig drift og vedligeholdelse af den eksisterende infrastruktur for at undgå, at der opstår et nyt efterslæb på vedligehold.

Særligt for kørebaner reduceres finansieringsbehovet markant efter endt genopretning i 2029. Ligeledes reduceres finansieringsbehovet for vejbrønde, bygværker, cykelstier og fortove.

For gadebelysning og signalanlæg stiger finansieringsbehovet efter 2029. Det skyldes, at en stor andel af de to elementer er udskiftet i perioden 2013-2016, hvorfor en stor del af deres nuværende finansieringsbehov er dækket. I de nuværende driftsbudgetter er der ikke afsat midler til udskiftning, men behovet vil opstå i perioden kort efter 2029, da gadebelysning og signalanlæg typisk udskiftes ved større bevillinger i stedet for løbende drift.

LANGEBRO

FREDERIKSBORGVEJ

To metoder for genopretning — helheds og partiel

Behov for både helhedsgenopretning og partiel genopretning
Som en del af analysen blev det undersøgt, hvordan den mest effektive vedligeholdelse af infrastrukturen i København kan sikres. Analysens konklusion er, at der er klare fordele forbundet med at kombinere helhedsgenopretning og partiel genopretning. Det vil øge effektiviteten og gøre projektstyringen mere agil og fleksibel i forhold til restlevetider af tilstødende infrastrukturelementer på en given strækning, og dermed give mulighed for en optimal prioritering af den fastsatte økonomiske ramme.

Fordele ved helhedsgenopretning
- Lavere enhedspriser. Grundet størrelsen på helhedsgenopretnings-projekter vil de ofte blive udført af eksterne entreprenører, da forvaltningen ikke har kapacitet til at varetage dem internt. I analysen regnes der med en besparelse på op mod 11 mio. kr. om året grundet de lavere enhedspriser, der ofte opnås ved større helhedsgenopretninger.
- Færre gener grundet støj samt færre afspærringer og byggepladser .

Fordele ved partiel genopretning
- Udnyttelse af restlevetid. I analysen viste en gennemgang af gennemførte projekter, at der kan tabes levetid for op mod 15 mio. kr. årligt ved ikke at udnytte resterende levetid på tilstødende infrastrukturelementer.
- Lavere priser internt. Ved partiel genopretning bliver den gennemsnitlige projektstørrelse mindre. Dermed kan forvaltningen anvende interne ressourcer til de projekter, der kan udføres billigere end de eksterne entreprenører.

Seks evalueringsfaktorer
Der blev i analysen identificeret seks faktorer, der bør bruges til at evaluere, hvorvidt det er optimalt at foretage helhedsgenopretning eller partiel genopretning. De fire første er økonomisk rettede, hvoraf de to sidste er af mere kvalitativ karakter:
- Koordineringseffekt
- Tabt levetid
- Mulighed for flere vejstrækninger
- Effekt af ekstern bistand
- Fremkommelighed
- Strategiske muligheder

Fremadrettet politisk indstilling af projekter
Forvaltningen har i 2020 for første gang og vil fremadrettet inddele og udvælge de nedslidte vejstrækninger til enten helhedsgenopretning eller partiel genopretning ud fra de seks evalueringsfaktorer. Hvilket fremadrettet vil fremgå af budgetnotatet for genopretning og indstilling om frigivelse af midler til Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme således:

Budgetnotat for genopretning – etårig eksekveringshorisont

Udmøntningen af midler fra Indkaldelsescirkulæret deles op i to puljer til henholdsvis mindre helhedsgenopretninger og partielle genopretninger af enkeltelementer.

Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme – treårig eksekveringshorisont

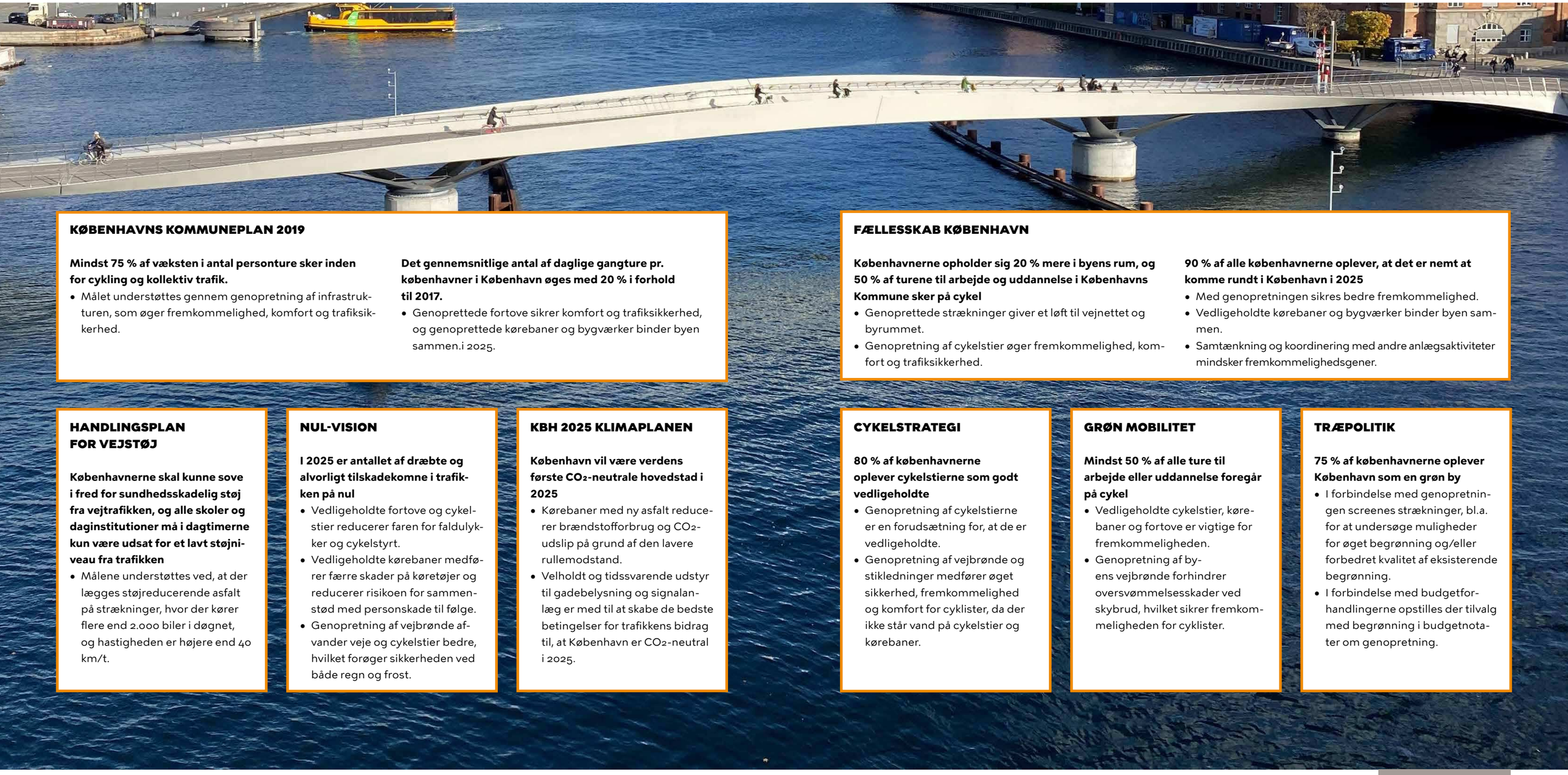
Frigivelse af midler fra Teknik- og Miljøudvalgets årlige Genopretningsramme vil fortsat anvendes til genopretning af nedslidte bygværker og større og mere tidskrævende helhedsgenopretninger af vejstrækninger, som kræver mere end ét år at udføre.

Helhedsgenopretning
Helhedsgenopretning indebærer, at vejstrækninger genoprettes fra facade til facade. Det vil sige, at kørebane, cykelsti, vejbrønde, fortov, gadebelysning og signalanlæg genoprettes på én gang.

Partiel genopretning
Partiel genopretning indebærer, at enkeltelementer på en vejstrækning genoprettes. Det vil sige, at det for eksempel kun er kørebanen, der genoprettes, eller et fortov, der udskiftes delvist.

Visioner, strategier og målsætninger som Et løft til vejene understøtter

Genopretning af byens infrastruktur understøtter en række målsætninger, visioner og strategier i Københavns Kommune.



KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2019

Mindst 75 % af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik.

- Målet understøttes gennem genopretning af infrastrukturen, som øger fremkommelighed, komfort og trafiksikkerhed.

Det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavner i København øges med 20 % i forhold til 2017.

- Genoprettede fortove sikrer komfort og trafiksikkerhed, og genoprettede kørebaner og bygværker binder byen sammen.i 2025.

FÆLLESSKAB KØBENHAVN

Københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum, og 50 % af turene til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel

- Genoprettede strækninger giver et løft til vejnettet og byrummet.
- Genopretning af cykelstier øger fremkommelighed, komfort og trafiksikkerhed.

90 % af alle københavnerne oplever, at det er nemt at komme rundt i København i 2025

- Med genopretningen sikres bedre fremkommelighed.
- Vedligeholdte kørebaner og bygværker binder byen sammen.
- Samtænkning og koordinering med andre anlægsaktiviteter mindsker fremkommelighedsgener.

HANDLINGSPLAN FOR VEJSTØJ

Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra vejtrafikken, og alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken

- Målene understøttes ved, at der lægges støjreducerende asfalt på strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet, og hastigheden er højere end 40 km/t.

NUL-VISION

I 2025 er antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken på nul

- Vedligeholdte fortove og cykelstier reducerer faren for faldulykker og cykelstyrt.
- Vedligeholdte kørebaner medfører færre skader på køretøjer og reducerer risikoen for sammenstød med personskade til følge.
- Genopretning af vejbrønde afvander veje og cykelstier bedre, hvilket forøger sikkerheden ved både regn og frost.

KBH 2025 KLIMAPLANEN

København vil være verdens første CO_2-neutrale hovedstad i 2025

- Kørebaner med ny asfalt reducerer brændstofforbrug og CO_2-udslip på grund af den lavere rullemodstand.
- Velholdt og tidssvarende udstyr til gadebelysning og signalanlæg er med til at skabe de bedste betingelser for trafikkens bidrag til, at København er CO_2-neutral i 2025.

CYKELSTRATEGI

80 % af københavnerne oplever cykelstierne som godt vedligeholdte

- Genopretning af cykelstierne er en forudsætning for, at de er vedligeholdte.
- Genopretning af vejbrønde og stikledninger medfører øget sikkerhed, fremkommelighed og komfort for cyklister, da der ikke står vand på cykelstier og kørebaner.

GRØN MOBILITET

Mindst 50 % af alle ture til arbejde eller uddannelse foregår på cykel

- Vedligeholdte cykelstier, kørebaner og fortove er vigtige for fremkommeligheden.
- Genopretning af byens vejbrønde forhindrer oversvømmelsesskader ved skybrud, hvilket sikrer fremkommeligheden for cyklister.

TRÆPOLITIK

75 % af københavnerne oplever København som en grøn by

- I forbindelse med genopretningen screenes strækninger, bl.a. for at undersøge muligheder for øget begrønning og/eller forbedret kvalitet af eksisterende begrønning.
- I forbindelse med budgetforhandlingerne opstilles der tilvalg med begrønning i budgetnotater om genopretning.

LILLE LANGEBRO

Oversigt over bevillinger

Der er af 19 omgange bevilget midler til genopretning. Bevillingerne opgøres i pakker, og nummereringen følger det år, de er bevilget i. Alle beløb er opgjort i 2022 p/l .

Pakke 9:
Budgetaftale for 2021 (BR-beslutning 1.10.2020).
Bevilling på 169,6 mio. kr. til partiel og helhedsgenopretning.

Pakke 8a:
TMUs Genopretningsramme 2023 (BR-beslutning 18.06.2020). Bevilling på 140,5 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove, bygværker, gadebelysning og signalanlæg.

Pakke 8:
Budgetaftale for 2020 (BR-beslutning 3.10.2019).
Bevilling på 168,8 mio. kr. til helhedsgenopretning.

Pakke 7a:
TMUs Genopretningsramme 2022 (BR-beslutning 06.06.2019). Bevilling på 140,3 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove, bygværker og signalanlæg.

Pakke 7:
Budgetaftale for 2019 (BR-beslutning 04.10.2018).
Bevilling på 168,7 mio. kr. til helhedsgenopretning.

Pakke 6a:
TMUs Genopretningsramme 2021 (BR-beslutning 30.11.2017). Bevilling på 139,6 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove, bygværker og signalanlæg.

Pakke 6:
Budgetaftale for 2018 (BR-beslutning 05.10.2017).
Bevilling på 183,8 mio. kr. til helhedsgenopretning.

Pakke 5a:
TMUs Genopretningsramme 2020 (BR-beslutning 15.12.2016). Bevilling på 140,4 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove, bygværker og signalanlæg.

Pakke 5:
Budgetaftale for 2017 (BR-beslutning 06.10.2016).
Bevilling på 155,3 mio. kr. til helhedsgenopretning.

Pakke 4a:
TMUs Genopretningsramme 2019 (BR-beslutning 28.04.2016). Bevilling på 148,2 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove, bygværker og signalanlæg.

Pakke 4:
Budgetaftale for 2016 (BR-beslutning 01.10.2015). Bevilling på 193,3 til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg samt 39,0 mio. kr. til genopretning af bro på Tuborgvej over jernbanen.1)

Pakke 3b:
Overførelsessagen 2014/2015 (BR-beslutning 30.04.2015).
Bevilling på 7,6 mio. kr. til kørebaner og gadebelysning.

Pakke 3a:
TMUs Genopretningsramme 2018 (BR-beslutning 30.04.2015). Bevilling på 79,2 mio. kr. til genopretning af bygværker.

Pakke 3:
Budgetaftalen for 2015 (BR-beslutning 02.10.2014). Bevilling på 45,5 mio. kr. til helhedsgenopretning af Folehaven.

Pakke 2a:
TMUs Genopretningsramme 2017 (BR-beslutning 06.02.2014). Bevilling på 101,4 mio. kr. til genopretning af bygværker.2)

Pakke 2:
Budgetaftalen for 2014 (BR-beslutning 03.10.2013).
Bevilling på 88,7 mio. kr. til genopretning af signalanlæg, kørebaner, vejbrønde og bygværker.2)

Pakke 1:
Budgetaftalen for 2013 (BR-beslutning 04.10.2012). Bevilling på 38,4 mio. kr. til genopretning af signalanlæg og 310,2 mio. kr. til genopretning af gadebelysning. I tillæg til bevillingen blev der afsat 7,0 mio. kr. til gadebelysning (BR-beslutning 12.11.2015).

Pakke 0:
TMUs Genopretningsramme 2016 (BR-beslutning 31.05.2012). Bevilling på 114,7 mio. kr. til genopretning af kørebaner, fortove og bygværker. 2) 3)

Pakke -1:
TMUs Genopretningsramme 2015 (TMU 27.04.2011).
Bevilling på 15,3 mio. kr. til genopretning af kørebaner.

I alt er der frem til Budget 2022 bevilget 2.588 mio. kr. til genopretning.

1. Projekterne "Renovering af vejbro over jernbanen ved Tuborgvej" og "Gangtunnel under Tuborgvej ved Bispebjerg Parkallé, Bispebjerg" er annulleret (BR 01.02.2018), og restbudgettet er efter regnskabsforklaring tilbageført til Teknik- og Miljøudvalgets over-/underskudsmodel for genopretning.
2. BR besluttede den 22.05.2014, at de tidligere bevilgede midler til brogenopretning i Pakke 0, 2 og 2a blev omdisponeret til én samlet pakke, som indeholder en prioriteret liste, efter hvilken bygværkerne bliver genoprettet.
3. Indeholdt særskilt bevilling til udskiftning af gangbro over S-banen ved Husum Station fra Overførelsessagen 2012/2013.

LYSPUNKT VED ÅGADE

NORDRE FRIHAVNSGADE

Denne publikation er den tiende i rækken af planer for *Et løft til vejene*

De tidligere publikationer er:
Et løft til vejene – Genopretningsplan for vejområdet i København 2014-33, (januar 2012)
Et løft til vejene – Status primo 2013, (maj 2013)
Et løft til vejene – Genopretningsprogram for infrastrukturen i København 2014-2022, (januar 2014)
Et løft til vejene – Genopretning og skybrudssikring af infrastrukturen i København 2015-22, (juni 2015)
Et løft til vejene – Status på genopretning af infrastrukturen i København medio 2016, (juni 2016)
Et løft til vejene – Status på genopretning af infrastrukturen i København medio 2017, (juni 2017)
Et løft til vejene – Statusrapport og genopretningsplan for infrastrukturen i København 2013-2027, (august 2018)
Et løft til vejene – Status på genopretning af infrastrukturen i København medio 2019, (august 2019)
Et løft til vejene – Plan for genopretning af infrastrukturen i København 2020-2029, (juni 2020)

Design TMF Design
Foto Christian Lindgren, Ursula Bach, Københavns Kommune
Trykkeri Rosendahls

SVANEMÆRKET
Tryksag
5041 0457

TM282 Hensigtserklæring: Stormflodssikring af København

Baggrund

Dette budgetnotat indeholder et forslag til en hensigtserklæring vedr. stormflodssikring af København.

COWI har fastslået i rapporten *Opdateret overslag for sikring af København mod stormflod" (april 2017)*, at København bør sikres så hurtigt som muligt mod stormflod fra syd. Desuden har Kystdirektoratet i 2021 peget på, at bl.a. strækningen fra Køge til København og den sydlige del af Amager er særligt oversvømmelsestruet. En stormflod i dag kan medføre et samfundsøkonomisk tab på 28 mia. kr.

Der blev i Budget 2020 afsat 0,9 mio. kr. til et modningsprojekt om stormflodssikring fra syd. Modningsprojektet blev afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget 16. november 2020. Staten er ved at udarbejde en national klimatilpasningsplan. I planen indgår et fokus på at lave en model for en ydre, sammenhængende stormflodssikring af København. Statens model ventes klar inden for det næste halve års tid, såfremt klimatilpasningsplanen forhandles på plads i starten af 2022. Københavns Kommune skal derfor stå klar til at deltage i en konkretisering af en stormflodssikring. Statens planer forventes også at omhandle en sikring mod nord for at sikre helheden i stormflodsikringen, da det tyder på, at store sydlige stormfloder også kan presse havvand ind fra nord.

En udviklingsfase vil tage udgangspunkt i foreliggende analyser, en statslig model for en stormflodssikring og med inddragelse af andre kommuner, infrastrukturselskaber, borgere og virksomheder. Det er muligt, at staten vil påtage sig en koordinerende rolle, fx med en anlægslov og anlægsbyggeriet, dog ikke finansieringen på vegne af kommuner og infrastrukturselskaber.

Indhold

Forslag til hensigtserklæring:

"***Stormflodssikring af København***
Parterne er enige om, at en kommende stormflodsikring skal sikre sammenhæng til forventede statslige initiativer under Regeringens arbejde med en Klimatilpasningsplan for Danmark og en model for en ydre stormflodssikring af København. Parterne er indstillet på at afsætte finansiering til den videre planlægning og konkretisering af stormflodssikring af København og hovedstadsområdet ved kommende budgetforhandlinger eller i forbindelse med overførselssagen."

Notat

TM289 Hensigtserklæring vedr. trafikal helhedsplan for Dybbølsbro

06-09-2021

Forslag til tekst:

Trafikal helhedsplan for Dybbølsbro
Parterne er enige om, at der er behov for en overordnet planlægning af trafikken ved området omkring Dybbølsbro, herunder for trafikanter til og fra Metro ved Fisketorvet, Fjernbusterminalen og S-toget, og at der skal arbejdes på en løsning for de ca. 30.000 daglige cyklister over Dybbølsbro. Finansiering af den trafikale helhedsplan henvises til forhandlingerne om Overførselssagen 2021-2022.