

1. Budget 13 og overførelsessag 2012/2013



Et løft til vejene – Pakke 2: Helhedsgenopretning af vejene (G10)

Tema: Klimatilpasning, genopretning m.v.
Pakke:



25. juli 2013

Sagsbehandler
Janus Christoffersen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Københavns Kommunes genopretningsplan ”Et løft til vejene” beskriver, hvad der skal til, for at vejområdet kan bringes op til god og tidssvarende standard i løbet af 10 år. Ambitionen er i perioden 2013-2022 at komme hele byen igennem, så den trafikalt kommer til at fungere optimalt for byens borgere og brugere uanset, om de bevæger sig rundt til fods, på cykel, i bus eller bil.

Et løft til vejene indebærer totalt set indenfor perioden 2013-2022 genopretning af følgende nedslidte vejelementer:

- 326 km. kørebaner
- 11.500 vejbrønde
- 322 km. cykelsti
- 206 km. fortove
- 68 broer/bygværker
- 21.000 lyspunkter i gadebelysningen
- 360 signalanlæg i vejkryds

Genopretningsplanen ”Et løft til vejene” har et forventet resterende investeringsbehov beregnet i foråret 2013 på 2,2 mia. kr., fordelt i årlige pakker fra 2013 til 2022.

Frem til og med budgetaftalen for 2013 er genopretningen kommet rigtig godt i gang indenfor områderne broer/bygværker, gadebelysning og signalanlæg.

Der er en række forhold, der peger på, at genopretning af vejene gavner kommunens langsigtede økonomi, miljøet, funktionaliteten og ikke mindst trafikikkerheden:

- Vejområdet er et vigtigt og kostbart aktiv for kommunen, som over mange år har kostet store summer at etablere. Hvis ikke det vedligeholdes rettidigt, mister det økonomisk- og brugsmæssig værdi og vil koste ekstra midler at genoprette. Det er derfor sund fornuft, at bruge midler på at sikre værdierne i vores infrastruktur.
- Ud fra et miljøsynspunkt er antagelsen, at kørebaner med nye og jævne slidlag reducerer både støj og CO₂-udslip grundet lavere rullemodstand, som giver mindre støj og mindsker brændstofforbruget. Desuden er der en formodning om, at nye asfalslidlag kan reducere partikelforurening gennem sine klæbende egenskaber, der binder partikler, som ellers hvirvles rundt i luften. Samtidig afgiver nyere belægninger langt færre partikler end ældre, som ofte afgiver sten og mørtel.
- Cykelstier i god stand indbyder til at blive brugt.
- Genoprettede vejbrønde afvander vejene og cykelstier bedre, hvilket forøger trafikikkerheden og komforten.
- Tilgængeligheden på vedligeholdte fortove øges og faren for faldulykker reduceres.

I overensstemmelse med statusrapporten for ”Et løft til vejene” fra maj 2013 anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at genopretningen gennemføres som en helhedsgenopretning af vejområdet. Mere herom nedenfor.

Indhold

Der lægges op til en beslutning om to forhold:

- Der ønskes i Budget 2014 afsat midler til helhedsgenopretning af vejområdet indenfor intervallet 238 mio. kr. - 401 mio. kr. (oversigt i tabel 1 nedenfor).
- Hvordan de afsatte midler ønskes prioriteret i forhold til støjbelastede boliger, mest trafikerede veje og udsatte byområder.

I afsnittet ”De økonomiske konsekvenser” vises en samlet oversigt over de to forhold, der ønskes taget stilling til i forbindelse med helhedsgenopretning af vejområdet.

Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretning betyder, at lange sammenhængende strækninger genoprettes fra facade til facade. Hermed menes, at alle genopretningstrængende vejelementer renoveres. Det indbefatter cykelstier, fortove, signalanlæg, kørebaners slid- og bærelag samt vejbrønde og deres stikledninger.

På baggrund af beregninger udført af kommunens vejforvaltningssystem RoSy identificerer Teknik- og Miljøforvaltningen de strækninger, hvor det er økonomisk mest fordelagtigt at genoprette slidlaget på kørebanerne. Systemets økonomiske beregninger optimeres i forhold til alternative udgiftsscenarier, som bunder i valget af vedligeholdelsesstrategi, der kan indbefatte småreparationer i form af hullapning eller udskiftning af slidlaget. De strækninger, hvor det bedst kan betale sig af udskifte slidlaget, prioriteres først.

Samtidig prioriteres strækninger, hvor helhedsgenopretningen kan synkroniseres med andre anlægsprojekter, hvorved der opnås synergi i udførelsen i form af økonomiske stordriftsfordele, reduktion af følgeomkostninger og begrænsning af de trafikale gener. Endelig tilstræbes det, at strækningerne samtidig er trafikbelastede, har støjbelastede boliger eller ligger i et udsat byområde.

Helhedsgenopretning af vejene har flere fordele:

- Trafikgener reduceres, fordi der kun skal spærres af og udføres genopretningsarbejde én gang.
- Samlet udførelse af genopretningen, og det heraf følgende reducerede afspærrings- og koordinationsarbejde, skaber økonomiske stordriftsfordele.

Det skal for god ordens skyld nævnes, at bevillingsanbefalinger under "Et løft til vejene" til *Genopretning af broområdet* og *Akut reparation af defekte vejbrønde* behandles i særskilte budgetnotater (G9 og G16), da genopretningen af disse elementer vil blive eksekveret separat.

Genopretningen af signalanlæggene vil kunne eksekveres i helhedsgenopretningen, såfremt der bevilges midler hertil. Signalanlæggene behandles i særskilt budgetnotat (G1).

De økonomiske konsekvenser

Budgetnotatet lægger som nævnt op til en beslutning om, hvor mange penge der ønskes afsat til helhedsgenopretning af vejområdet i Budget 2014.

Bilag 1 indeholder en samlet liste over de kørebanestrækninger, som det vil være mest økonomisk fordelagtigt at genoprette indenfor rammerne af dette budgetønske. Samtidig markeres de strækninger med de mest støjbelastede boliger, de som har stor trafikbelastning og de som ligger i udsatte byområder. Alle strækninger ligger i bilag 1 som kort.

Beløbsmæssigt og i antal fordeler strækningerne sig som i tabel 1 nedenfor.

Teknik- og Miljøforvaltningen har taget udgangspunkt i de kommunale veje, som er mest økonomisk fordelagtige at genoprette ud fra tilbageværende levetid. Blandt disse veje kan der fokuseres på veje som er trafikbelastet, har støjbelastede boliger eller udsatte byområder.

Tabel 1. Temaer for helhedsgenopretning

	Tema	Antal strækninger	1000 kr. 2014 p/l*
Heraf.. {	Økonomisk mest fordelagtige	14	401.000
	..veje med stor trafikbelastning	13	384.000
	..veje med støjbelastede boliger	12	380.000
	..veje i udsatte byområder	8	238.000

* Beløb indeholder 10 % til projektering og byggeledelse

Eksekveringen af helhedsgenopretningsarbejdet på de pågældende strækninger foreslås gennemført i perioden 2014-16. Planlægning, eksekvering og løbende faglig kvalitetssikring vil kræve en ressourcemæssig indsats fra Teknik- og Miljøforvaltningen, svarende til afledt drift på i alt 2,7 mio. kr.

Beløbene i tabel 2 nedenfor baserer sig på beregningerne for det økonomisk mest fordelagtige.

Nærværende genopretningsindsats vil resultere i, at en del af byens strækninger helhedsgenoprettes. Teknik- og Miljøforvaltningen vil ved de årlige budgetforlig frem til 2022 fremsætte lignende budgetønsker for at sikre overholdelse af genopretningsplanen.

Driften efter genopretning

Det eksisterende lave driftsbudget har givet anledning til oparbejdelse af et betydeligt efterslæb over flere år. Genopretningsindsatsen indenfor rammerne af pakke 2 vil derfor ikke afstedkomme en driftsbesparelse, når levetiden for vejene bliver fornyet, men kun nedbringe det store efterslæb.

Efter gennemførelse af det fulde genopretningsprogram ”Pakke 1-10” vil det optimale niveau for det årlige driftsbudget på vejområdet være i alt ca. 250 mio. kr. Det er 99 mio. kr. højere end det nuværende driftsbudget på 151 mio. kr., men ca. 9 mio. kr. lavere, end hvad der reelt skal til for at opretholde nuværende tilstandsniveau.

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter
For temaet: Økonomisk mest fordelagtige (401 mio. kr.)

1000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg - helhedsgenopretning:</i>				
- Kørebaner	35.300	70.500	70.500	
- Afvanding	11.000	22.100	22.100	
- Cykelstier	3.700	7.400	7.400	
- Fortove	22.900	45.900	45.900	
Anlægsudgifter - netto	72.900	145.800	145.800	
- Projektering og byggeledelse 10 %	7.300	14.600	14.600	7.300*
Anlægsudgifter – brutto	80.200	160.400	160.400	7.300*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>				
- Afledt drift (løn)	900	900	900	
Afledte serviceudgifter i alt	900	900	900	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet ved budgetårets start.

Periodiseringen til udmøntning af anlægsmidlerne er som følger:
 20 % i 2014, 40 % i 2015 og 40 % i 2016.

Beskæftigelseseffekt

De beskæftigelsesmæssige konsekvenser vurderes ud fra det erfaringsmæssige grundlag i bygge- og asfaltbranchen at være 1,1 årsværk for hver investeret mio. kr. Det svarer til mellem 261 og 441 årsværk afhængig af størrelsesordenen af de midler, der bliver afsat til helhedsgenopretning af vejområdet i denne pakke.

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Igangsættelse af projektering	Januar 2014
Frigivelse af bevilling pakke 2	August 2014
Udførelse afsluttet	December 2016

Risikovurdering

Byen er i kontinuerlig udvikling og forandring, hvorfor det kan forekomme, at enkelte strækninger bliver berørt af andre projekter med hvilke, der skal koordineres og synkroniseres. Det kan betyde ændringer i tidsplanerne, og i særlige tilfælde kan det være nødvendigt at erstatte en prioriteret strækning med en anden med tilsvarende genopretningsbehov.

Forvaltningen vil i givet fald orientere Teknik- og Miljøudvalget herom.

Der er flere forhold som giver usikkerhed i de økonomiske beregninger:

- Det aktuelle datagrundlag for tilstanden af hovedparten af byens fortove, vejbrønde samt kørebanernes bærelag er mangelfuldt, hvilket nødvendiggør skønsmæssige vurderinger af genopretningsbehovet, som ligger til grund for de økonomiske beregninger.
- Helhedsgenopretning har ikke tidligere været konkurrenceudsat, og derfor kendes potentialet for økonomiske besparelser endnu ikke.

Som følge af ovenstående økonomiske usikkerheder er strækningerne i dette budgetnotat oplyst i prioriteret rækkefølge. Dermed sikres det, at de højest prioriterede strækninger helhedsgenoprettes også selvom der mod forventning ikke skulle være budgetteret tilstrækkelige midler til at nå hele listen igennem.

Tidligere afsatte midler

Der er indenfor rammerne af ”Et løft til vejene” ved to tidligere lejligheder givet midler til henholdsvis kørebaner og fortove:

Tabel 4. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1000 kr. (løbende p/l)	2011	2012
Fremrykning af TMU anlægsramme 2015 (Pakke -1)	12.600	
Fremrykning af TMU anlægsramme 2016 (Pakke 0)		18.400
Afsatte midler i alt	12.600	18.400
Heraf forbrugt	7.000	



Bilag 1

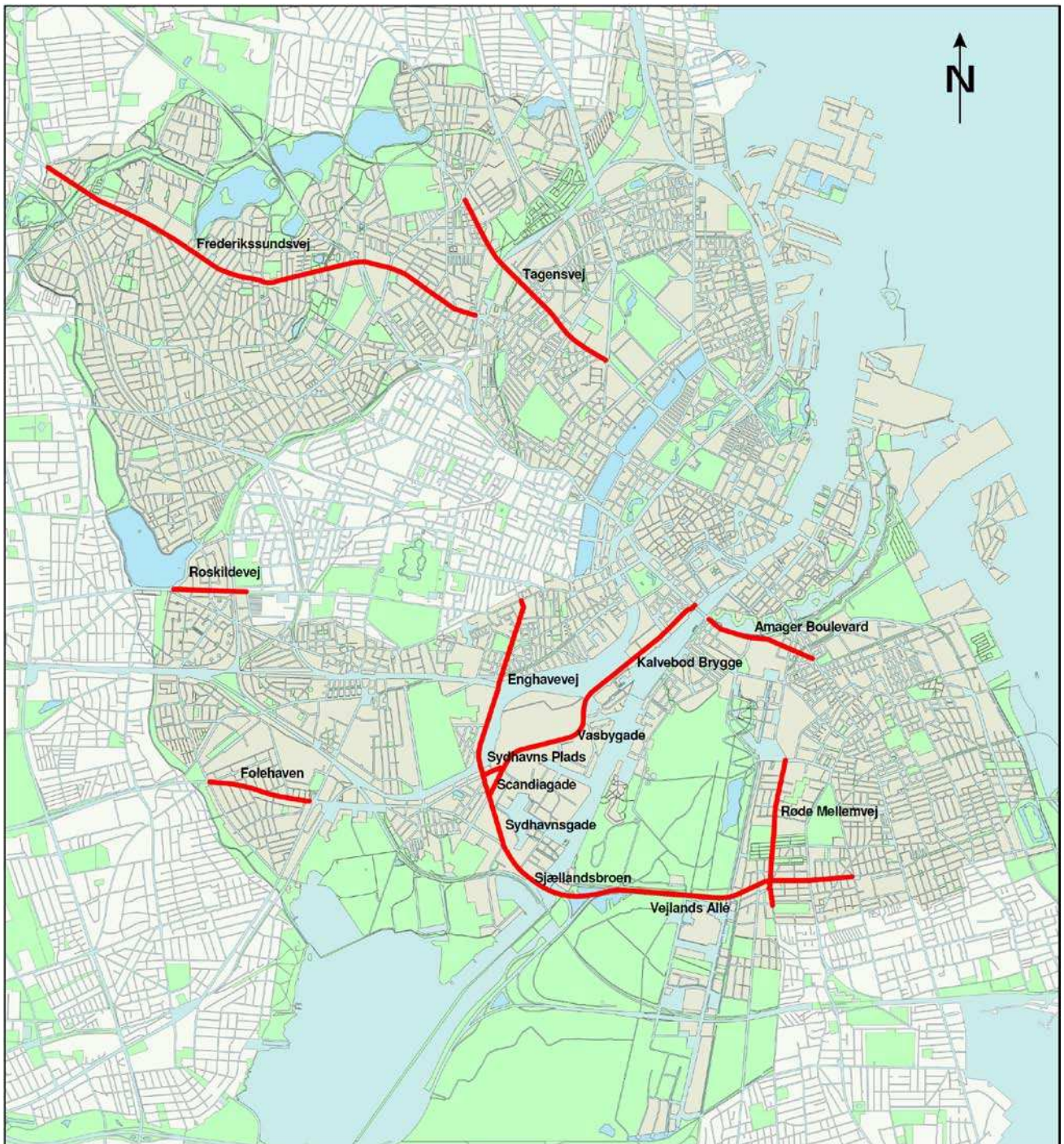
Et løft til vejene - pakke 2: Helhedsgenopretning af vejene

Mio. kr. 2014 p/l

Vejnavn	Længde m	Areal m ²	Økonomisk mest fordelagtig	Trafik- belastede strækninger	Støj- belastede strækninger	Udsatte byområder
Frederikssundsvej	5.661	86.956	X	X	X	X
Tagensvej	2.326	35.499	X	X	X	X
Vejlands Allé	6.526	62.642	X	X	X	
Sjællandsbroen	1.624	16.211	X	X		
Sydhavnsvej	1.372	13.974	X	X	X	X
Scandiagade	706	5.491	X	X	X	
Vasbygade	2.966	20.078	X	X	X	
Kalvebod Brygge	3.258	32.738	X	X	X	
Enghavevej	3.323	33.361	X	X	X	X
Sydhavns Plads	215	4.356	X	X		X
Amager Boulevard	1.811	22.134	X	X	X	
Røde Mellemvej	1.710	16.222	X		X	X
Folehaven	2.311	23.445	X	X	X	X
Roskildevvej	1.672	19.078	X	X	X	X
Samlet	35.481	392.185	(14)	(13)	(12)	(8)
Kørebener			176	169	167	105
Afvanding			55	53	52	33
Cykelstier			18	18	17	11
Fortove			115	110	109	68
Subtotal Helheds- genopretning			365	349	345	216
Projektering og byggestyring			36	35	35	22
Total Helhedsgenopretning			401	384	380	238

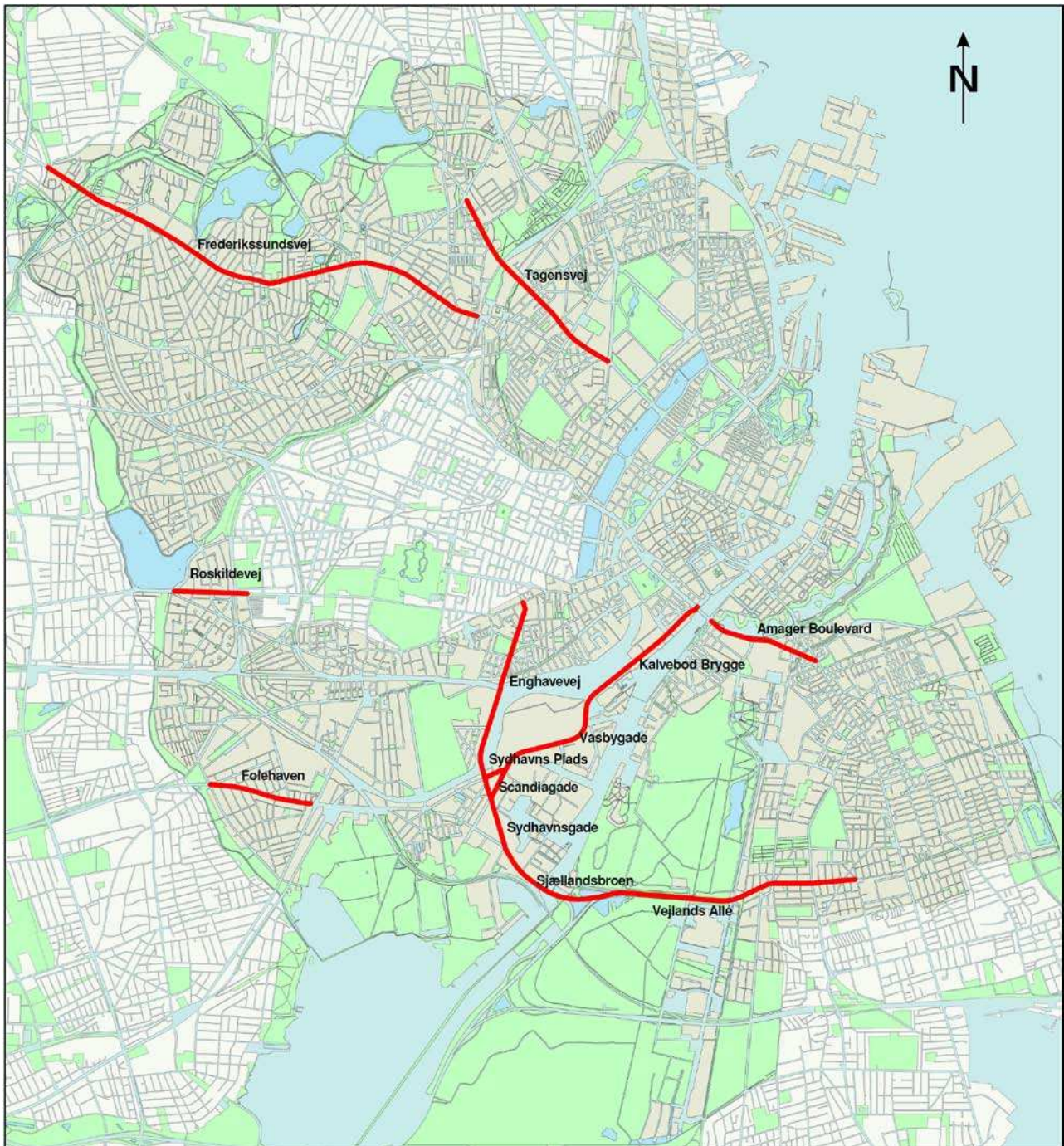
Helhedsgenopretning

Økonomisk mest fordelagtig – 401 mio. kr. (2014 p/l)



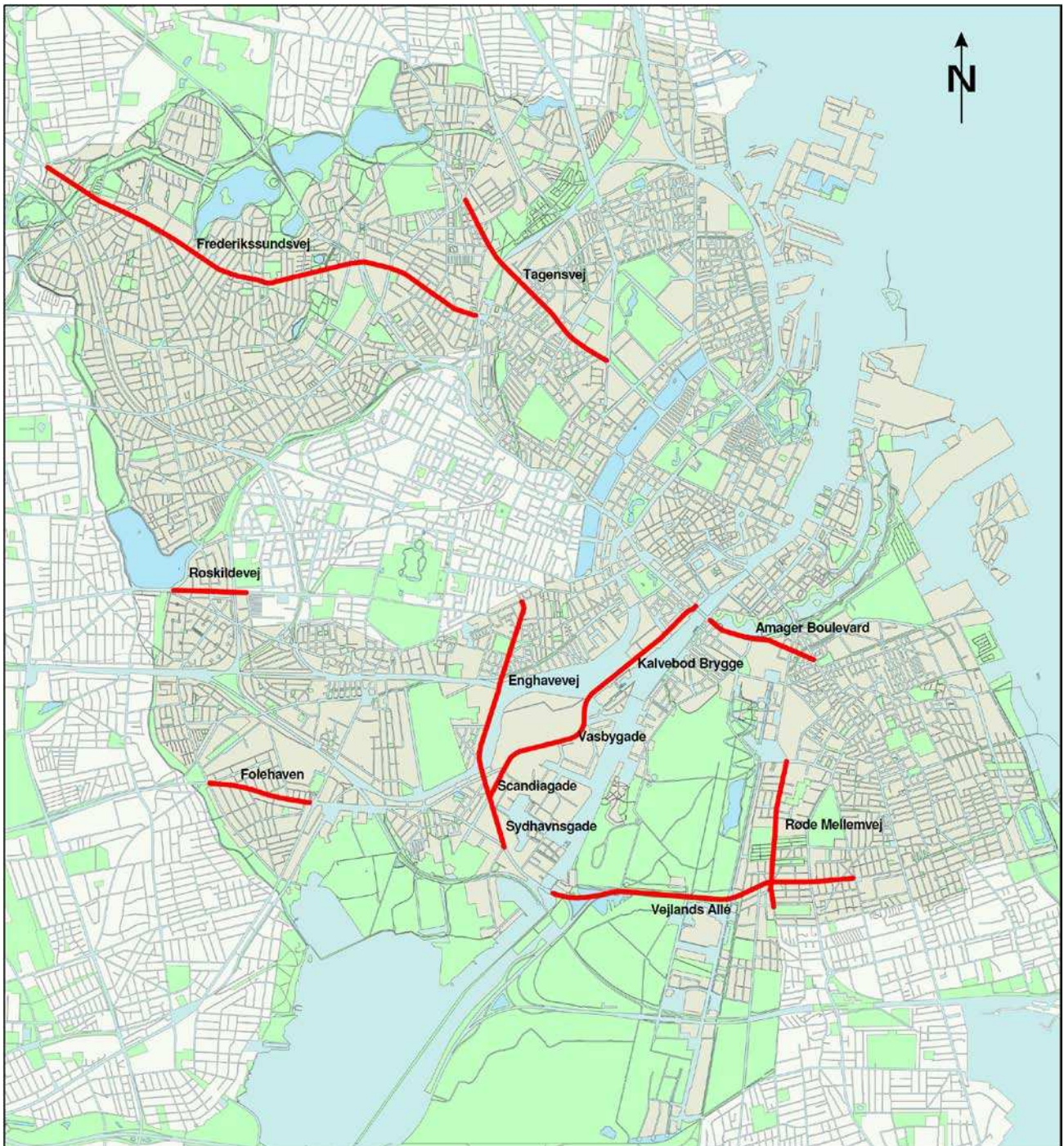
Helhedsgenopretning

Veje med stor trafikbelastning – 384 mio. kr. (2014 p/l)



Helhedsgenopretning

Veje med støjbelastede boliger - 380 mio. kr. (2014 p/l)



Helhedsgenopretning

Veje i udsatte byområder – 238 mio. kr. (2014 p/l)





Renovering af P-anlæg under Langebro på Sjællandssiden (G18)

14-08-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.
Pakke:

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 3,2 mio. kr. i 2013 til åbning af det kommunalt ejede parkeringsanlæg under Langebro, således at i alt 137 p-pladser heri kan indlemmes i det offentlige parkeringsudbud.

Projektet er ikke en del af parkeringsaftalen og er vedtaget af alle parter bag overførselssagen 2011-2012.

Det oprindelige budget er afsat ud fra forventningen om, at anlægget blot skulle gennemgå en mindre istandsættelse frem mod åbningen. Det viser sig ikke at være tilfældet.

Åbningen af p-anlægget skal ses i sammenhæng med beslutningen om at nedlægge parkeringspladser i forbindelse med etablering af nye byrum ved bl.a. Frederiksholms Kanal. Derfor er samtidigheden mellem åbningen af parkeringsanlægget og byrumsprojekterne væsentlig. Således er åbningen af anlægget en forudsætning for, at nedlæggelserne af parkeringspladser på gaden kan finde sted.

Indhold

Der er via rådgiver udarbejdet budget for renoveringsopgaven frem mod en åbning af anlægget. Det viser sig, at det afsatte budget på 3,2 mio. kr. langt fra er tilstrækkeligt, og der er derfor en aktuel finansieringsudfordring i forhold til at realisere projektet.

Det eksisterende anlæg er opført i 50'erne og har aldrig tidligere har været anvendt til offentlig parkering. Anlægget er således skabt til andre formål, og er derfor i sagens natur langt fra at opfylde de standarder, der i dag er gældende lovkrav i forhold til parkeringsanlæg. Med det udarbejdede budget kan der etableres et parkeringsanlæg, som opfylder de lovkrav, der er til et offentligt, nyanlagt/renoveret parkeringsanlæg samt de krav, som Teknik- og Miljøforvaltningen stiller for at kunne drifte projektet tilfredsstillende.

Alle overflader skal blandt andet afrenses og behandles, hvilket alene anslås at koste 5,3 mio. kr. Dertil kommer, at alle el-installationer skal udskiftes, at der skal installeres nyt ventilationsanlæg, brandalarmer m.m., som sammenlagt udgør 13,8 mio. kr. Med afsæt i undersøgelser der viser, at bilisterne undgår parkeringsanlæg, der opfattes som mørke og skumle, er der samtidig medtaget elementer af tryghedsskabende karakter, såsom videoovervågning i kælderen,

belysning samt dynamiske skilte. Den samlede anlægsomkostning udgør i alt 19,1 mio. kr.

For at ovennævnte projekt kan gennemføres, søges der derfor 15,9 mio. kr. i budget 2014. Dette beløb vil dække de samlede omkostninger, når den oprindelige bevilling på 3,2 mio. kr. indregnes.

De økonomiske konsekvenser

Anlæg

Den ufinansierede anlægsudgift beløber sig som nævnt ovenfor til 15,9 mio. kr.

Drift

Driftsomkostninger er beregnet ud fra erfaringerne fra tilsvarende anlæg eksempelvis parkeringsanlægget i Rejsbygade. Omkostningen dækker samtlige omkostninger til daglig drift og løbende vedligeholdelse, herunder mindre udbedringer efter påkørsler m.v., reparationer af sikkerhedsforanstaltninger så som sprinkleranlæg og udsugning samt parkeringskontrol, billetautomater m.v. Driftsudgiften er varig.

Servicemåltalsudfordring

Ved vedtagelsen af projektet i overførelssagen 2011-2012 blev der ikke afsat servicemåltal, men kun foretaget en reservation til afledte driftsudgifter. Derfor indgår der 0,5 mio. kr. i 2014 og 2015 i servicemåltal i dette budgetønske.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Renovering af p-anlæg	15.900				15.900*
Anlægsudgifter i alt	15.900				15.900*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Drift af P-anlæg		650	650	650	
Afledte serviceudgifter i alt		650	650	650	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tabel 2. Servicemåltal

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Servicemåltal P-anlæg	650	650		
Serviceudgifter i alt	650	650		

Beskæftigelseseffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 20 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Nedenstående tabel viser, hvornår de forskellige faser af projektet forventes af foregå.

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	April 2014
Udbud gennemført	Juni 2014
Opførelse igangsat	August 2014
Opførelse afsluttet	November 2014
Facilitet ibrugtaget	December 2014

Risikovurdering

Der er følgende risici i forhold til tidsangivelsen for projektet:

- Lang myndighedsbehandling i Kulturstyrelsen, idet Langebro er fredet. Vurderes medio risikabel.
- Udførelsesproblemer grundet uforudsete installationer, konstruktive problemer m.m. Vurderes medio risikabel.
- Interessentkonflikter, offentlig debat m.m. i forhold til projektet. Vurderes lavt risikabel uagtet divergerende holdninger til mange tilstødende projekter, eksempelvis Bryghusprojektet og Kalvebod Bølge.

Der er følgende risici i forhold til økonomien for projektet:

- Uforudsete projekterings- og udførelsesproblemer grundet manglende undersøgelse af konstruktioner m.m. Vurderes medio risikabel.

Tidligere afsatte midler

Der er som nævnt afsat 3,2 mio. kr. i overførselssagen 2011-2012.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Overførselssagen 2011-2012			3.200		
Afsatte midler i alt			3.200		
Heraf forbrugt					



Amagerbrogade Etape 2 (G20)

20-06-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler
Klaus Grimar/Anders
Rody Hansen

Indhold

I budget 2013 blev der afsat i alt 40 mio. kr. til udarbejdelse af en *Helhedsplan for omdannelsen af Amagerbrogade* samt anlæg af første etape. Dette budgetnotat indeholder forslag til finansiering af den resterende del af Ny Amagerbrogade i alt anslået til 100 mio. kr. Anlægget af den resterende del kan opdeles i en eller flere etaper, hvis der er politisk ønske herom.

Der er udarbejdet en helhedsplan for Ny Amagerbrogade. Indstilling om helhedsplan og frigivelse af midler til projektering af etape 1 blev udsat på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 17. juni 2013 og forventes behandlet i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i løbet af sensommeren/efteråret 2013. Nærværende notat tager udgangspunkt i det foreliggende forslag.

Helhedsplanen udpeger nærmere, hvilke delstrækninger, punktprojekter, krydsombygninger og øvrige trafikale tiltag, som er omfattet i hhv. den første anlægsetape og efterfølgende anlægsetape eller -etaper.

Baggrund

Københavns Kommuneplan 2011 udpeger Amagerbrogade som en *Strøggade*. For strøggader er følgende definition benyttet:

”Strøggaderne er handelsmæssige samlingspunkter for bydelene med en stor koncentration af butikker samt café- og restaurationsmiljøer. Gode muligheder for ophold langs gaden samt for krydsning af gaden skal have høj prioritet, således at strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes.

Cyklister og fodgængere skal kunne færdes trygt og sikkert på strøggaderne. Biltrafikken skal foregå med langsom hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet. Bustrafikkens fremkommelighed skal generelt prioriteres højere end biltrafikkens.”



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Amagerbrogade fra Christmas Møllers Plads til Vejlands Allé.

Derudover er der følgende konkrete anledninger til at skabe en samlet forbedring af Amagerbrogade med fokus på cykler, busser og byliv:

- Der er tidligere arbejdet med et strøggade-projekt på Amagerbrogade med inddragelse af lokale interessenter.
- Der er behov for at skabe bedre muligheder for fodgængere og byliv, da der er smalle fortove og en stor oplevet barriereeffekt.
- Der er behov for at skabe bedre forhold for cyklister, da cykelstierne er smalle på den inderste strækning, der samtidig er en af de mest benyttede i København. Amagerbrogade er endvidere i sin fulde strækning en del af Cykelsuperstinetet.
- Der er behov for at sikre bussernes fremkommelighed. Amagerbrogade betjenes blandt andet af de passagertunge linjer 5A og 350S.

Inddragelse af borgere og interessenter.

Lokale interessenter, blandt andet lokaludvalgene på Amager, har siden efteråret 2012 været samlet i en følgegruppe. Formålet har i første omgang været at orientere om planerne vedrørende Amagerbrogade, jf. budget 2013, og efterfølgende at inddrage aktivt i den lokale borgerdialog og udviklingen af Helhedsplanen.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ligeledes igangsat en mere omfattende borgerdialog i efteråret 2012, startende med fokus på de lokale erhvervsdrivende, og fra dette forår ligeledes med fokus på lokale borgere og øvrige interessenter.

Kvartermanager

Af yderligere tiltag ønskes en kvartermanager, der skal sikre den erhvervsmæssige vinkel på helhedsplanen. Butikkerne er en vigtig bestandsdel af strøgaderne og står overfor store udfordringer i disse år. Andelen af tomme butikker i København er steget fra 2 % i 2007 til 5 % i første kvartal af 2013. Det foreslås derfor, at der etableres en københavnsk *Kvartermanagerordning* for Amagerbrogade som pilotprojekt.

Kvartermanageren har hovedsagelig til opgave at:

- Skabe fælles fodslag blandt de handelsdrivende i gaden, herunder skabe en bevidsthed om, at rene og veldrevne gader gavner handlen ved en serviceorienteret dialog.
- Fremhæve gadens styrker og profil både på gaden og via kommunikation og PR.
- Koordinere events og aktiviteter, der kan tiltrække københavnere fra andre bydele og turister.

Kvartermanageren skal således - i samarbejde med alle interessenter, herunder lokaludvalg, handelsforeninger, ejerne af butikslokalerne samt kommunale myndigheder på området - styrke gadens kvaliteter og markedsføre gaden på baggrund af gadens unikke identitet. Kvartermanagerfunktionen kan være tidsbegrænset, men det foreslås som minimum, at funktionen fastholdes i hele ombygningsperioden samt det første år efter indvielse.

Allerede gennemførte projekter

En fortsættelse af strøggadeprojektet på Amagerbrogade med yderligere etaper vil understøtte effekten af den første anlægsetape.

Den første anlægsetape forventes væsentligt at reducere den del af biltrafikken på Amagerbrogade, som er uden ærinde og dermed udelukkende gennemkørende. Herved skabes der fysisk plads til at omdisponere gadens profil, således at strøggadens funktioner understøttes.

En omdannelse af Amagerbrogade med reduktion af biltrafikken er først omtalt i Trafikplan Amager fra 2002. I denne er det forudsat, at biltrafikken på Amagerbrogade kan reduceres med op til 50 %. Vejnettet på Amager er i de senere år blevet ombygget med afsæt i trafikplanen, så der er skabt bedre alternativer til Amagerbrogade for bilisterne, ligesom der er skabt øget fremkommelighed og tryghed for cyklister og fodgængere. De gennemførte projekter er blandt andet cykelstier på Øresundsvej og omlægning af Artillerivej, ligesom Backersvej er indrettet med cykelbaner og Ørestads Boulevard er forlænget mod nord til Amager Boulevard.

Mulige konkrete løsninger

For at forbedre cyklisternes forhold og komfort arbejdes der med at forbedre cykelstierne kapacitet. Dette kan eksempelvis opnås ved at øge cykelstiernes bredde og/eller sikre et mere glidende flow igennem signalerne på Amagerbrogade (grønne bølger for cykeltrafikken).

I forbindelse med forbedring af cyklisternes mulighed for at foretage ærinder som handel, cafébesøg eller fritidsaktiviteter, kan der arbejdes med en målrettet indsats med placering af cykelparkering.

Bussernes hastighed og regularitet kan fastholdes gennem signalanlæg, der prioriterer busserne. Fremrykkede busperroner vil både betyde mere komfort for passagerne og at bussen kan komme hurtigere fra stoppestedet, og har yderligere den fordel, at de modvirker konflikter og uheld mellem cyklister og buspassagererne.

Fodgængernes komfort og fremkommelighed kan forbedres ved at skabe mere plads på fortovet og igennem en særlig bearbejdning af udvalgte hjørner og kryds. De udvidede fortove og bedre kryds vil også forbedre tilgængeligheden og gademiljøet på Amagerbrogade.

Med bredere fortove og særlige bearbejdnings af kryds vil bylivet få et løft, og der vil samtidig opstå nye muligheder for attraktivt handels- og caféliv.

Reduktionen af biltrafikken kan opnås ved at sammentænke ovenstående løsninger med dosering af biltrafikken i trafiksignalerne, ombygninger af kryds, nedbygninger til kun én vognbane i hver retning, nedsat hastighed og læssezoner.

Opgørelse over parkeringspladser på Amagerbrogade
Omlægning af Amagerbrogade, der berører den inderste del indenfor Blå betalingszone, vil ikke medføre nedlæggelse af parkeringspladser.

Amagerbrogade er på strækningen fra Christmas Møllers Plads til krydset Englandsvej/Øresundsvej beliggende inden for parkeringsstrategiens Blå betalingszone. På denne strækning er der ingen parkeringspladser på Amagerbrogade.

På Amagerbrogade fra krydset Englandsvej/Øresundsvej til krydset ved Vejlands Allé er der registreret cirka 160 parkeringspladser. Af disse er cirka 50 pålagt parkeringsrestriktioner så som tidsbegrænsninger. Det forventes på nuværende tidspunkt, at nedlæggelser af parkeringspladser på Amagerbrogade bliver erstattet med parkeringspladser i sidegaderne.

De økonomiske konsekvenser

Det er anslået, at en ombygning af etape 2 og 3 af Amagerbrogade vil koste cirka 100 mio. kr. I forbindelse med budget 2013 blev den samlede omdannelse anslået til 120 mio. kr., men helhedsplanen har imidlertid vist, at dette er skønnet for lavt.

Projektets samlede omfang er beskrevet i forslag til helhedsplan for Ny Amagerbrogade, som er til politisk behandling. Omdannelsen omfatter i hovedtræk:

- Anlæg af bredere cykelstier.
- Anlæg af byrumsforbedringer og nye pladسدannelser.
- Anlæg af udvidede fortove.
- Anlæg af flere gadetræer
- Nye busstoppesteder med fremrykkede perroner, faciliteter til passagerer og busprioritering i kryds..
- Anlæg af læssezoner, og korttidsparkering.
- Dosering af biltrafikken i kryds, samt ombygning af omkringliggende kryds.
-

Ombygningen medfører flere gadetræer, mere gadeinventar, bredere fortove og flere pladser med det formål at skabe et mere intensivt

byliv. Dette medfører afledte serviceudgifter, som vil strække sig ud over 2017 efter færdigførelsen af det samlede projekt.

Forløbet af anlægsudgifter afspejler, at første anlægsetape allerede er bevilliget. Den samlede omkostning på 100 mio. kr. kan opdeles i to eller flere deletaper, hvis det ønskes. Der er i indstillingen omkring helhedsplan og første etape lagt op til et politisk valg omkring placeringen af første etape, som bestilt i budget 2013.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	2018	*
<i>Anlæg:</i>							
- Projektering		5.400	6.600				1.500*
- Anlæg			5.000	39.000	39.000	5.000	
Anlægsudgifter i alt		5.400	11.600	39.000	39.000	5.000	1.500*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>							
- Vedligehold og drift			100	300	500	500	
- Kvartermanager		600	600	600	600	600	600*
Afledte serviceudgifter i alt		600	700	900	1.100	1.100	600*

Beskæftigelseseffekt

Beskæftigelseseffekten ved investeringen beregnes på grundlag af 1,3 årsværk pr. mio. kr. investeret, hvilket vil give 130 årsværk på dette projekt.

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	December 2014
Udbud gennemført	Marts 2015
Anlægsbevilling givet	Marts 2015
Opførelse igangsat	April 2015
Opførelse afsluttet	Juni 2018
Facilitet ibrugtaget	Juni 2018

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes at være følgende risici:

- Forudsætningen for budgetoverslaget på 100 mio. kr. er, at projektet udvikles med kendte teknologier og almindelige brugte materialer og løsninger i Københavns Kommune.
- Hvis der gennem Helhedsplanen, som er under udvikling, beskrives løsninger, der ligger ud over projektets målsætning,

forudses det at kræve tilførsel af flere anlægsmidler eller koordinering med andre projekter for eksempel klimatilpasning, underforstået at disse bidrager økonomisk. I samme forbindelse skal man påregne en forlængelse af anlægstiden.

- Vejrlig/koordinering med eventuelt andre anlægsprojekter og uforudsete ledningsforhold i undergrunden kan sinke anlæg af projektet.

Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2013 er der afsat 40 mio. (2013 p/l) kr. til Amagerbrogade 1. etape.

Tabel 4. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013	40.000				
Afsatte midler i alt	40.000				
Heraf forbrugt	0				