

2. Handlungsplaner

**Medfinansiering af infrastruktur, Aldersrogade (G)***Tema: Sammenhængskraft**Pakke: Handlingsplan*

18.06. 2013

Sagsbehandler

Jens Chr. Højgaard

Baggrund

Projektet ønsker at etablere en sikker og tryk forbindelse fra Superkilens afslutning ud mod Tagensvej til Vibenshus Runddel ud mod Fælledparken. Aldersrogade udgør den længste strækning på denne forbindelse. Opprioriteringen af dette forløb som en rekreativ forbindelse for cykler og gående vil forbinde de nye parkområder i Mimersgadekvarteret gennem Haraldsgadekvarteret og Skt. Kjelds Kvarter og fortsætte over i Fælledparken.

Forløbet vil ligeledes kunne optimere adgangen til Skjolds Plads og den kommende metrostation samt Bispebjerg Station. Desuden vil det forbedre trafikikkerheden for skolebørn til Klostervængets skole.

I projektet er der således ikke planer om egentlig cykelsti - og dermed ikke ambition om at fjerne p-pladser - men alene om at sænke hastigheden og prioritere cyklister og gåendes oplevelse af en attraktiv og tryk forbindelse.

Forbindelserne bidrager til bestræbelserne på at åbne de særlig udsatte boligområder omkring Aldersrogade for omverdenen og give alle bedre adgang til parker, sportsfaciliteter og de bydækkende cykelruter. Ved passagen etableres 1 -2 "cykelstationer" med værksted, istandsættelse af cykler, cykelbane for børn, cykelundervisning m.v.

Indhold

Projektet består af en række mindre indsatser, der bidrager til at forbedre sammenhængen:

- Ombygning af Aldersrogades tilslutning til krydset mellem Rovsinggade og Tagensvej for cyklister og gående.
- Cykel- og gangforbindelse i forlængelse af Banevingen ned under Tagensvej og ud i det ny parkområde på DSB-arealet.
- Regulering af Aldersrogade ved Krakas Plads og gadens videre passage over Haraldsgade, så krydsningen både trafikalt og visuelt ikke fremstår som en barriere.
- Trafiksanering af Aldersrogade gennem Vibekevang med lukning af Aldersrogade ud mod Lersø Parkalle.
- Etablering af cykelstationer og aktiviteter langs ruten, som kan forøge cykelglæde og rutens muligheder for cykeltræning.
- Begrønning af strækningen med vejtræer, som kan markere de skrå anknæytninger af bygningskroppe, og de irregulære pladse dannelser og krydsninger.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>		9.000			
- Forprojektering	1.000				1.000*
Anlægsudgifter i alt	1.000	9.000			1.000*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		250	500	500	
Afledte serviceudgifter i alt		250	500	500	

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

Beskæftigelseseffekt

Med ovenstående anlægsoverslag på 10 mio. kr. vil det give en beskæftigelseseffekt på 13 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Projektering afsluttet	Juli 2014
Udbud gennemført	December 2014
Anlægsbevilling givet	Januar 2015
Opførelse igangsat	Januar 2015
Opførelse afsluttet	December 2015
Facilitet ibrugtaget	Januar 2016

Risikovurdering i anlægsprojekter

I forbindelse med etableringen af stiforbindelsen under Tagensvej er der eventuelt mulighed for at opkøbe et mindre areal af Banestyrelsen, eller eventuelt mulighed for at forhandle sig frem til, at stien vil kunne indgå i en kommende byudvikling af baneterrænet ved Bispebjerg Station.

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med Områdeløft i Haraldsgadekvarteret er Krakas Plads etableret. Pladsen er dog ikke en del af dette projekt.



Belysning i De Gamles By (U24)

03-07-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler
Martin Thue Jacobsen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

De Gamles By er et attraktivt område med rekreative muligheder, som ikke bliver udnyttet optimalt i dag. Der er i dag meget få adgangsmuligheder, hvilket bevirker, at området isoleres fra det omkringliggende kvarter og kan virke meget utrygt at færdes i. Eksempelvis føler mange ansatte i De Gamles By sig utrygge om aftenen, når de skal hjem, fordi der næsten ingen belysning er.

Dette skyldes blandt andet, at en stor del af belysningsarmaturene i De Gamles By er utidssvarende, og der er et utilstrækkeligt lysniveau til at sikre en tryk ramme omkring de grønne arealer.

I forbindelse med opførelsen af betalingsparkering i De Gamles By, overtog Teknik- og Miljøforvaltningen vejene i området til drift. I denne anledning er Teknik- og Miljøforvaltningen blevet bedt om at overtage belysningsanlægget på veje og stier i De Gamles By til drift. Desværre har det vist sig, at belysningsanlægget ikke er lovligt udført og har store tekniske mangler, der i princippet skal genoprettes før Teknik- og Miljøforvaltningen kan drive anlægget på sikker og forsvarlig vis. Eltel har i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen vurderet, at anlægget kan være til fare for borgerne i området, som det er nu, da det ikke opfylder kortslutningsniveauet og kabler visse steder kun ligger ned til 20 cm under jordoverfladen.

Der er i 2012 udarbejdet en helhedsplan for De Gamles By, som består af en række projekter, der tilsammen er med til at udvikle området samtidig med at området bevares som en grøn oase på Nørrebro. Et af projekterne er at åbne De Gamles By op langs den ydre grænse og dermed sætte områdets rekreative muligheder i spil som et aktiv for bydelen.

Til realisering af helhedsplanen blev der i Budget 2012 afsat 7 mio. kr. i 2012 og 2013 til bl.a. fjernelse af hegnet rundt om De Gamles By, og anlæggelse af en plads i området på hjørnet af Møllegade og Guldbergsgade. Tilsvarende blev der i Budget 2012 afsat 5 mio. kr. til etablering af en ny grøn cykelrute gennem området som en del af Cykelpakke V. Udskiftning og opgradering af belysning i De Gamles By blev der imidlertid ikke afsat midler til.

Indhold

Det foreslås, at der afsættes midler til udvikling og etablering af ny og bedre belysning i De Gamles By. En belysning, der lovliggør belysningsanlæg på veje og stier, giver øget tryghed, bidrager til et mere attraktivt rekreativt område i byen og højner livskvaliteten for beboerne i De Gamles By.

Kommunens driftspartner for belysning, Eltel Networks A/S, har gennemgået selve vejbelysningen for fejl og mangler og konkluderet, hvad der skal til for at anlægget føres op til driftmæssig forsvarlig stand. Forbedringerne af belysningen i De Gamles By forudsætter dog en tilbundsgående analyse af det fremtidige belysningsbehov i hele området og derefter udarbejdelse af en belysningsplan, der beskriver et koncept for standardbelysning til stier, rekreative områder og kunstbelysning til de særlige steder i området. Det er ønsket, at der etableres lys til særlige funktioner eksempelvis en særligt oplyst gangsti for plejehjemsbeboerne samt effektbelysning og/eller lyskunst opsat på strategisk udvalgte steder i De Gamles By.

Området lukkes op med flere adgange og cykelforbindelser samt nedtagning af hegn. Flere af bygningerne vil med tiden ændre anvendelse til eksempelvis kollegium og erhverv. Når dette realiseres er det nødvendigt, at der er etableret en belysning, som skaber tryghed, sikkerhed og samtidig virker inviterende for de mange brugere, der i fremtiden vil benytte sig af stedets muligheder.

Der vil være klare anlægsfordele ved at igangsætte et belysningsprojekt i tilknytning til de øvrige aktiviteter i området, herunder udmøntningen af Helhedsplanen for De Gamles By samt etableringen af cykelruten gennem området. Anlægsfordelene består i, at der ikke skal graves flere gange som følge af bedre koordination af aktiviteterne. Der er endnu ikke udarbejdet en tidsplan for belysningsprojektet.

De økonomiske konsekvenser

KEjd har med ekstern rådgivning udarbejdet et prisoverslag på udskiftning og opgradering af belysningen på 4,3 mio. kr., der omfatter 3 mio. kr. til at udskifte den eksisterende belysning og 1,3

mio. kr. til nye tiltag som parkruter og effektbelysning Hertil kommer udarbejdelse af en belysningsplan til 0,25 mio. kr. - i alt 4,55 mio. kr.

Nye armaturer er mere strømbesparende og derved mindre driftstunge. Da der skal etableres flere armaturer og lyskilder end der er i dag, forventes det, at driftsudgifterne vil være uændrede.

Det forventes desuden, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 6 årsværk.

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Belysningsplan	250				250*
- Anlæg	4.300				
Anlægsudgifter i alt	4.550				250*

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 eller 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Beskæftigelseseffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 6 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	December 2013
Udbud gennemført	Maj 2014
Anlægsbevilling givet	Maj 2014
Opførelse igangsat	Juni 2014
Opførelse afsluttet	September 2014
Facilitet ibrugtaget	Oktober 2014

*Dato for ibrugtagning og eventuel overførsel af bevilling til KEjd vil indgå i budgetaftalen, og der vil blive fulgt op på disse i sagen om anlægsoversigten.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er risiko for, at lokale udfordringer i området vil kunne forsinke projektet. Der er i forbindelse med Helhedsplanen nedsat en lokal følgegruppe bl.a. med henblik på at imødekomme og diskutere lokal modstand i et åbent forum. Nørrebro Lokaludvalg er repræsenteret i følgegruppen.

Tidligere afsatte midler

I Budget 2012 blev der afsat 1,5 mio. kr. til anlæg i 2012 og 5,5 mio. kr. til anlæg i 2013 i forbindelse med udvikling af De Gamles By. Midlerne er afsat til at udarbejde en helhedsplan og implementere

denne. Helhedsplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Omsorgs- og Sundhedsforvaltning, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Socialforvaltningen og Økonomiforvaltningen.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2012		1.500	5.500		



T12 De Gamles By - Ny urban plads ved Møllegade/Guldbergsgade

06-08-2013

Sagsbehandler
Martin Thue Jacobsen

*Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan*



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Hegn og låger gør, at De Gamles By fremstår tillukket og virker afvisende, hvilket betyder, at området ikke udnyttes optimalt af københavnernes på Nørrebro. Samtidig er Københavns Erhvervs Akademi, Det Fri Gymnasium og Empire Bio naboer til De Gamles By, hvilket tiltrækker mange studerende og besøgende og dermed skaber et stort behov for et attraktivt samlingssted i området.

Helhedsplanen for De Gamles By har som en væsentlig målsætning at åbne området med flere og mere indbydende indgange. Det centrale element i planen er at etablere en ny urban plads og en indgang ved hjørnet Møllegade/Guldbergsgade, der kan sikre nem adgang til de rekreative arealer. Der er i Helhedsplanen allerede afsat 2 mio. kr. til at etablere pladsen og en indgang til De Gamles By.

I forbindelse med Børne- og Ungdomsforvaltningens ønske om at etablere en ny institution ved den nye plads skulle Børne- og Ungdomsforvaltningen oprindeligt have stået for og finansieret en del af pladsens indretning og de nødvendige følgearbejder. Børne- og Ungdomsforvaltningen valgte imidlertid at etablere institutionen i en eksisterende bygning i De Gamles By, hvilket har medført, at Børne- og Ungdomsforvaltningens bidrag til finansiering af en ny urban plads er bortfaldet.

Indhold

Det foreslås, at der i budget 2014 afsættes midler, så der sikres fuld finansiering til etablering af en urban plads og indgang til De Gamles By ved hjørnet Møllegade/Guldbergsgade.

Budgetønsket omfatter belægning og byrumsinventar, et nyt skur til genbrugsstation, udvidelse af fortov i solsiden ved Guldbergsgade,

fældning og styning af eksisterende træer, et gøglerstik og en multimast med belysning, et bordurbånd og ledelinjer og et legemøbel.

Der er nedsat en følgegruppe bestående af interessenter og borgere, som i et tæt samarbejde har udviklet en løsning, der tager højde for de mange udfordringer i området. I byrumsløsningen kobles genbrugspladsen sammen med bypladsen, så der dermed skabes et unikt og multianvendeligt rum. Et rum, som har den nødvendige størrelse i forhold til de mange brugere, som tilbyder en direkte adgang til De Gamles By og som opfylder ønsket om, at nærgenbrugstationen er en mere integreret del af lokalsamfundet.



Kortudsnit fra helhedsplanen for De Gamles By med angivelse af pladsen og genbrugspladsen

De økonomiske konsekvenser

Projektet vil følge de øvrige anlægsarbejder jf. helhedsplanen for De Gamles By. Anlæg af byrummet vil koste 2,2 mio. kr. og vil medføre 0,4 mio. kr. årligt i drift ud over den nuværende drift. Teknik- og Miljøforvaltningen vil stå for driften af den nye indgang og plads.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	300				300*
- Anlæg af byrum	2.200				
- Udvidelse af fortov	100				
Anlægsudgifter i alt	2.600				300*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					

- Vedligehold og drift		40	40	40	
Afledte serviceudgifter i alt		40	40	40	

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i Arbejdernes Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg genererer 1,3 årsværk, vil budgetønsket generere 3 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	April 2014
Udbud gennemført	Maj 2014
Anlægsbevilling givet	Juli 2014
Opførelse igangsat	August 2014
Opførelse afsluttet	December 2014
Facilitet ibrugtaget	Januar 2015

*Dato for ibrugtagning og eventuel overførsel af bevilling til KEjd vil indgå i budgetaftalen, og der vil blive fulgt op på disse i sagen om anlægsoversigten.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Ubekendte faktorer som forurening og særlig borgerinddragelse kan fordyre og/eller forsinke projektet.

Tidligere afsatte midler

Samlet er der afsat 1,5 mio.kr. i 2012 og 5,5 mio. kr. i 2013 til realisering af Helhedsplanen for De Gamles By. Heraf er der afsat 2 mio. kr. til etablering af den nye plads. Helhedsplanens økonomi er godkendt af Borgerrepræsentationen den 23. september 2012.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2012		1.500	5.500		
Afsatte midler i alt		1.500	5.500		
Heraf forbrugt		240			



T10 Forbindelse: Fælledparken - Bispebjerg Hospital

17.06.2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan

Sagsbehandler
Jens Christian Højgaard

Baggrund

Rigshospitalet/Nørre Campus og Bispebjerg Hospital er to store hospitals- og uddannelsesområder. Der findes i dag ikke en god, direkte cykelforbindelse imellem dem.

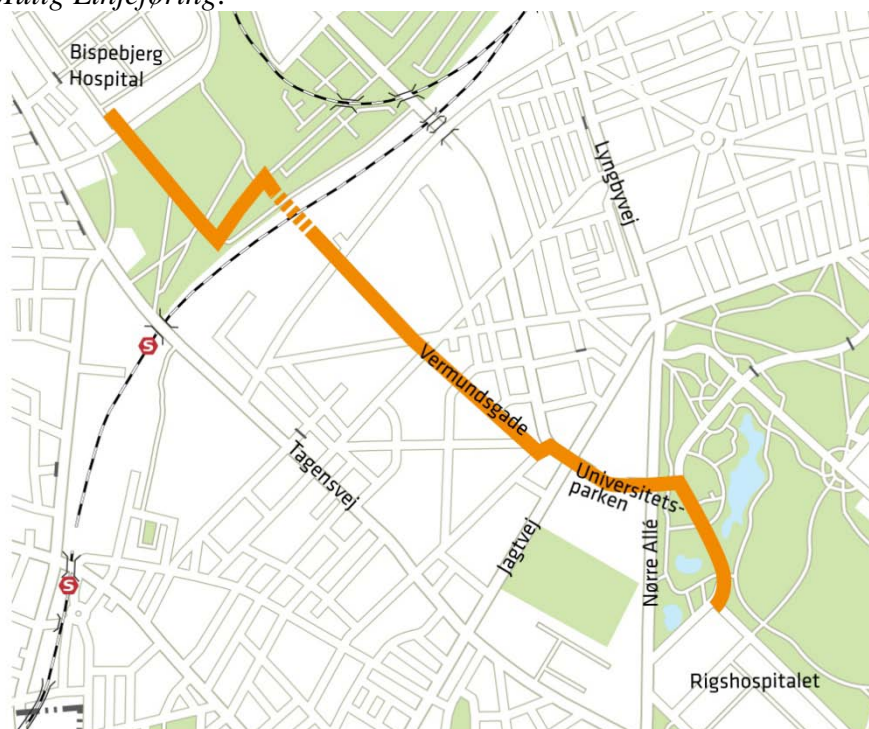
Indhold

Det foreslås, at der etableres en cykelforbindelse via Universitetsparken og Vermundsgade frem til jernbanen ved Rovsingsgade, hvor stien føres over banen på en bro. Stien giver en tættere kobling mellem Rigshospitalet/Nørre Campus og Bispebjerg Hospital.

Ved at skabe en direkte forbindelse mellem de to områder bliver det lettere for studerende og ansatte at cykle mellem de forskellige institutioner, hvorved der skabes en større integration og synergi.

Hele forbindelsen er afhængig af, at der etableres en bro over banen. Denne bro vil være projektets primære anlægsaktivitet. Stiforløbet kræver primært mindre opgraderinger af de eksisterende forhold, og det vurderes ikke at være nødvendigt at etablere cykelstier i Vermundsgade.

Mulig Linjeføring:



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering	1.000	3.500			1.000*
- Anlæg af cykelstier		2.500			
-Anlæg af bro			23.000		
Anlægsudgifter i alt	1.000	6.000	23.000		1.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift				300	
Afledte serviceudgifter i alt				300	

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

Det vurderes overslagsmæssigt, at de øgede driftsudgift ved etablering af forbedrede cykelforhold på strækningen vil udgøre 300.000 kr. årligt. Dette dækker blandt andet over kortere levetid på cykelstislidlag på cykelsti (af komforthensyn), opdelt og øget vintervedligehold, opdelt og øget renhold (på henholdsvis vejbane og cykelsti) samt flere byinventarelementer på strækningen. Dertil lægges vedligehold af den kommende bro over jernbanen.

Beskæftigelseseffekt

Med ovenstående anlægsoverslag på 30 mio. kr. vil det give en beskæftigelseseffekt på 39 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Projektering afsluttet	Juli 2014
Udbud gennemført	Januar 2015
Anlægsbevilling givet	Januar 2015
Opførelse igangsat	Januar 2015
Opførelse afsluttet	December 2016
Facilitet ibrugtaget	Januar 2017

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være særlige risici forbundet med projektet. Etableringen af en bro over jernbanen skal tilpasses jernbanedriften, men denne arbejdsprocedure er kendt og gennemprøvet.

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til etablering af forbindelsen.



T2 Sandkaj - Ny havnepromenade i Nordhavn

18-06-2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan

Sagsbehandler
Martin Thue Jacobsen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Den sydvendte Sandkaj er Indre Nordhavns hovedpromenade og en meget vigtig brik i udviklingen af Århusgadekvarteret.

Sandkaj har potentiale til at blive en ny bred offentlig promenade med en attraktiv havnepark, der vil tiltrække mennesker og aktiviteter fra et stort opland, herunder fra Østerbro og Nørrebro.

Lokalplanen muliggør både et større og et mindre projekt for Sandkaj. Det mindre projekt indeholder en lille brygge på 5 meter, hvilket betyder, at der er meget begrænsede muligheder for ophold og ingen adgang til vandet. Det større projekt indeholder en 17 meter bred promenade, der er indrettet med faste opholdsarealer, beplantning og faciliteter, der understøtter et varieret havne- og badeliv. Det bemærkes, at der skal træffes en beslutning nu, hvis det store projekt skal gennemføres. Hvis dette ikke sker, vil det mindre projekt blive gennemført af By & Havn, som også står for finansieringen.

Hvis det mindre projektet anlægges, vil det blive vanskeligt at anlægge det store projekt på et senere tidspunkt og samtidig betyde en markant fordyrelse.

Det har indtil nu ikke været muligt at skaffe eksterne midler til realiseringen af Sandkaj. By & Havn har i byudviklingsaftalen med Københavns Kommune indgået aftale om, at By & Havn finansierer oprensning af havnebassinet og anlægger et havnebad, såfremt at der i fællesskab findes den fornødne finansiering. Hvis Københavns Kommune finder finansiering til kommunens del af aftalen, er By & Havn forpligtet til at finansiere deres del.

Det er anført i udbygningsaftalen at ”Sandkajen skal etableres, senest når der er udstedt ibrugtagningstilladelse til byggerier inden for 2 af byggefeltene langs Sandkaj”. Flere af byggefeltene er pt. i byggesagsbehandling.

Indhold

Sandkaj er tænkt som Indre Nordhavns primære promenade med en stor grad af offentlighed. Promenaden er orienteret mod syd, og det er derfor et af de mest oplagte steder at opholde sig i Århusgadekvarteret.

Det foreslås derfor, at det større projekt realiseres, og at Københavns Kommune finansierer projektet i fællesskab med By & Havn.

Promenaden skal tilbyde et varieret udbud af rekreative muligheder med fokus på havnebad, vandaktiviteter, solbadning og gåture. For at opnå den ønskede anvendelse af promenaden skal den eksisterende kajkant udvides.

Sandkaj skal skabe lettere adgang til vandet og vil blive den væsentligste promenade i området, der vil skabe rammerne for et havnebad og andre vandrelaterede funktioner. Havnebadet vil virke som en attraktion i Nordhavn og medvirke til at skabe sammenhæng mellem den eksisterende by og den ny bydel.

Sandkaj er samtidig et vigtigt led i en større byrumstrategi for Nordhavn og indgår som en vigtig del af Handlingsplan Nordhavn.

Det vil være hensigtsmæssigt at anlægge promenaden i forbindelse med opførelsen af boligerne langs med promenaden og ikke efterfølgende.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	7.000				7.000*
- Udførelsen		23.000	20.000		
Anlægsudgifter i alt	7.000	23.000	20.000		7.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift			1.800	1.800	
Afledte serviceudgifter i alt			1.800	1.800	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 udmøntes med godkendelsen af overførselssagen i Borgerrepræsentationen.

Ejerforhold og driften af den nye havnepromenade skal aftales nærmere med By & Havn. I Tabel 1 er Københavns Kommunes udgifter til drift og vedligehold estimeret. Hvis det mindre projekt gennemføres, vil drift og vedligehold vil blive varetaget af grundejerforeningen i Nordhavn, jf. lokalplan nr. 463 Århusgadekvarteret i Nordhavn.

Rammerne for etablering af Sandkajpromenaden er beskrevet i lokalplan for Århusgadekvarteret i Nordhavn.

Beskæftigelseeffekt

Budgetønsket vil påvirke beskæftigelsen positivt, især på grund af anlægsprojektets størrelse. Der forventes en beskæftigelseeffekt på ca. 65 årsværk i forbindelse med anlæggelse af promenaden og 2,3 årsværk løbende for driften.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Marts 2014
Udbud gennemført	September 2014
Anlægsbevilling givet	September 2014
Opførelse igangsat	Juni 2015
Opførelse afsluttet	December 2016
Facilitet ibrugtaget	December 2016

Risikovurdering

Den udvidede Sandkaj skal anlægges, inden der er udstedt ibrugtagningstilladelse til byggerier inden for 2 af byggefelterne langs Sandkaj. Den udvidede promenade vil være meget vanskelig og dyr at anlægge på et senere tidspunkt.

Der er ikke på nuværende tidspunkt aftalt drift og ejerforhold for den udvidede del af promenaden, men der er givet et kvalificeret skøn på en eventuel driftsopgave.

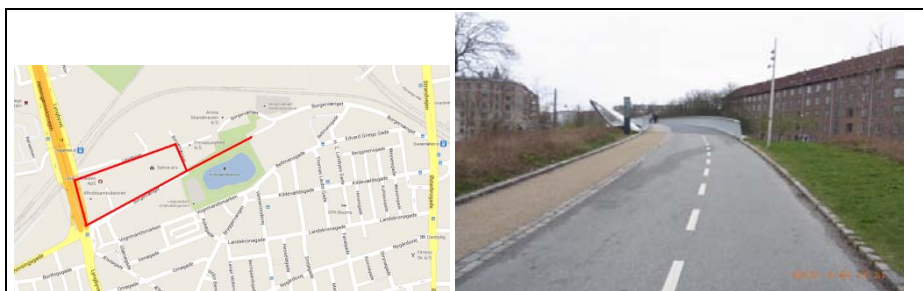


13.juni 2013

T1 Svanemøllen Cykelrute
- Etape IV – Færdiggørelse af grøn cykelrute

Sagsbehandler
Andreas Røhl/Tim
Strange

Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Gode cykelforhold skaber en fleksibel, enkel og hurtig form for mobilitet, som mange københavnere og udefrakommende oplever som et væsentligt bidrag til ”det gode københavnervliv”.

Indsatsen på cykelområdet sker som led i at nå målet om København som Miljømetropol. Flere der cykler bidrager desuden til Københavns mål om godt byliv (”Metropol for mennesker”), Københavns Kommunes sundhedsstrategi og målet om at gøre København CO₂-neutral i 2025.

De grønne ruter igennem byen skaber gode rekreative muligheder på cykel og kan dermed få en anden type cyklister ud på stierne.

Indhold

Med dette projekt færdiggøres den grønne cykelrute.

- Etape I af Svanemølleruten er etableret fra Langelinie til Nordhavn St. som en del af Cykelpakke II.
- Etape II er under etablering fra Nordhavn St. til Svanemølle St. som en del af Cykelpakke Østerbro.
- Etape III er også finansieret og i gang fra Svanemøllen St. til Kildevældskolen.
- Denne sidste etape, Etape IV, vil dermed færdiggøre den grønne cykelrute.

Projektet opgraderer det videre forløb mod Ryparken St. til cykelrutestandard, således at strækningen fra Den Lille Havfrue til Ryparken St. bliver færdiggjort. Herfra vil der dermed skabes videre forløb til Nørrebro-ruten og hele vejen videre gennem Frederiksberg til Valby. Borgervænget er tidligere blevet udpeget til det videre cykelrute-forløb. Forløbet ad Bellmansgade kan dog vise sig at være mere egnet til koordinering med klimaprojektet i samarbejde med Skt.

Kjelds Kvarter områdeløft, herunder mulighederne for indretning af cykelruten, således at den kan fungere som lokal afledning af regnvand ved skybrud. Ruten vil som udgangspunkt følge forløbet i den gældende lokalplan for området.

Parkeringskonsekvenser: Det skønnes, at projektet ikke vil have nogen parkeringskonsekvenser.

Baggrund

Generelt har projekter, der understøtter cykling, en fornuftig samfundsøkonomisk effekt bl.a. som følge af positive sundhedseffekter og effektiv udnyttelse af gaderummet og deraf bedre fremkommelighed. Ruten vil desuden skabe adgang til flere sports- og rekreative områder. Samtidig forbinder ruten trafikale knudepunkter fra Østerport St. over Svanemøllen St. til Ryparken St.

For københavnernes vil fokus på sammenhængende stræk, mere plads og udbedringer af missing links medvirke til, at flere – fx børn og tilflyttere – vil kunne færdes i trafikken på cykel. Samtidig forbedres komforten ved at cykle markant, når der er mere plads og eventuelt grønne eller blå omgivelser. Hertil kommer, at nye områder af byen åbnes op med nye oplevelser til følge, og at byudviklingen understøttes. Her er især de grønne cykelruter med til at åbne byen op og skabe sammenhængende forløb af god cykelinfrastruktur.

De økonomiske konsekvenser

Projektet er budgetteret til at koste 8 mio. kr.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Udvikling/projektering	1.000				1.000*
- Anlæg af cykelsti		7.000			
Anlægsudgifter i alt	1.000	7.000			1.000*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift**			20	20	
Afledte serviceudgifter i alt			20	20	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 eller 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Note: **Der er ikke indhentet præcist bud på D&V omkostninger, tallet her er et skøn, bl.a. baseret på en ca. D&V pris pr. km cykelsti på 20.000 kr.

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i Arbejdernes Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg genererer 1,3 årsværk, vil etableringen af cykelruten genererer 10,4 årsværk.

Tidsangivelse

Tidsangivelsen er foreløbig og afhænger af sammenhæng med omkringliggende projekter som Nordhavnsvej og resten af Svanemølleruten.

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering og dialog	2014
Anlægsbevilling givet/løsning godkendt i TMU/BR	Primo 2015
Anlægsbevilling overført til KEjd	-
Opførelse igangsat	Medio 2015
Opførelse afsluttet	Ultimo 2015
Facilitet ibrugtaget	Ultimo 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projektet følger gældende lokalplaner, men rutens forløb kan ændres i fremtiden på grund af byudvikling i området. Dette vil dog så ske på bygherres bekostning.

Tidligere afsatte midler

Nedenstående tabel viser de tidligere afsatte midler til cykelområdet.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014
Overførselssag 2012-2013				30.000	
Budgetaftale 2013				75.000	
Budgetaftale 2011			75.000		
Kickstart København		45.000	50.000	5.000	
Budgetaftale 2010		16.000	55.000	4.000	
Budgetaftale 2008	25.000*				
Budgetaftale 2009 *					
Budgetaftale 2010	5.000**	15.000**	8.000**		
Afsatte midler i alt	30.000	76.000	188.000	114.000	
Heraf forbrugt					

Note: * Budgetaftale 2009 indebar, at en række cykelprojekter fra Cykelpakke II og III blev annulleret,

Note: ** Budgetaftale for 2010 indebar penge til et par specifikke cykelprojekter (bl.a. Bryggerampen), derudover indeholdt budgetaftalen penge til ombygning af Nørrebrogade, der primært er et byrumsprojekt, sekundært et cykelprojekt. I summen er der indregnet ca. 1/3 af budgettet for Nørrebrogade. Periodisering er skøn.



T3 Stibro til Fælleden ved Tegholmen

Tema: Sammenhængskraft

Pakke: Handlingsplan

14-08-2013

Sagsbehandler

Lars Korn



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Udviklingen af det nye byområde i Sydhavnen kræver gode forbindelser, der kan skabe sammenhæng med de omgivende områder i byen.

En stibro mellem Tegholmen og Fælleden vil bidrage til færdiggørelse af "Den Grønne Kile" på Tegholmen, der indeholder stiforbindelse mellem Sydhavn Station og Amager Fælled.

Stiforbindelsen indgår i Kommuneplan 2011 som "planlagt grøn cykelrute" og er en del af "Kastrup Fort Cykelruten". Derudover skal forbindelsen ses i relation til skolen på Tegholmen, som forventes åbnet sommeren 2013.

Indhold

Stibroen er fastlagt i lokalplan nr. 310 med tillæg 3, heraf fremgår, at den skal have ca. 3 m bred cykelsti og 2,5 m bred gangsti. Endvidere skal den være oplukkelig og have en fri gennemsejlingsbrede på ca. 25 m og mindst 5,4 m frihøjde i gennemsejlingsfaget i lukket tilstand.

Inden for de senere år er der sket en betydelig stigning i antallet af cyklister. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at broen får 4 m bred cykelsti og 2 m bred gangsti.

Stibroen får en længde på ca. 215 m over havneløbet. For at overholde krav til maksimal stigning skal der endvidere påregnes ramper på land, og der kan være behov for ændring af sejltrender.

Broen vil forbinde den nye bydel Sydhavn med de store rekreative områder og anlæg (boldbaner m.v.) på Østamager og Amager Fælled.

Forbindelsen til rekreative områder er vigtig, da der ikke er lignende tilbud i området.

En ny stibro vil ikke blot være til glæde for beboere i det nye byområde i Sydhavnen, der får en lettere adgang til Amager Fælled, men også være et attraktivt tilbud til københavnere på Vesterbro og Kgs. Enghave, der også vil få betydelig lettere adgang til Amager Fælleds rekreative tilbud.

Med henblik på at etablere et grundlag for beslutning om broen anbefales det, at igangsætte projektudvikling, forundersøgelser og udarbejdelse af projektforslag i 2014.

De økonomiske konsekvenser

En broforbindelse fra Teglholmen til Amager Fælled vil udgøre 101 mio. kr. i anlægsudgifter.

Fra 2018 vil udgifter til drift og vedligehold udgøre 2,2 mio. kr. årligt, beregnet som gennemsnit over broens forventede levetid. Heraf forventes 0,9 mio. kr. at være drift såsom renhold, lys, styring samt betjening mens de resterende 1,3 mio. kr. vedrører vedligeholdelse.

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektudvikling, forundersøgelser, projektering og udbud	6.000	15.000			6.000*
- Anlægsarbejder			40.000	40.000	
Anlægsudgifter i alt	6.000	15.000	40.000	40.000	6.000
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
Afledte serviceudgifter i alt					

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i Arbejdernes Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg genererer 1,3 årsværk, vil etableringen af en stibro til Fælleden ved Teglholmen generere 131 årsværk.

Tidsangivelse

Der vil gå 3½-4 år fra projektering igangsættes til broen kan indvies, hvis der ikke optræder væsentlige, forsinkende forhold i anlægsprocessen.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Projektudvikling igangsat	Primo 2014
Projektering	2015
Udbud	Ultimo 2015
Anlægsbevilling givet	Ultimo 2015
Opførelse igangsat	2016
Opførelse afsluttet	2017
Facilitet ibrugtaget	2017

Risikovurdering i anlægsprojekter

Anlægsprojektet risikerer udskydelse, såfremt det igangværende byggeri langs Tegholmens Østkaj mod forventning ikke skulle blive færdigt.



Enghave Science Park / Kraftværksparken (U11)

04-06-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke: Handlingsplan

Sagsbehandler
Louise Overgaard Ploug

OBS. Estimat over grundpris skal holdes fortroligt af hensyn til efterfølgende forhandlinger!

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja



Baggrund

Københavnerne efterspørger generelt flere grønne områder i byen, hvilket blandt andet fremgår af bylivsregnskabet. Der er imidlertid begrænsede muligheder for at anlægge nye og større grønne områder i den tætte by.

Anlæg af en offentlig park i det nye byudviklingsområde Enghave Brygge i Sydhavnen vil give adgang til et større grønt område for københavnernes på Vesterbro. Anlæg af en park vil samtidig medvirke til at skabe større sammenhæng mellem det nye bykvarter i Sydhavnen og bydelen Kgs. Enghave/Vesterbro samt understøtte byudviklingen af det nye Sydhavnen.

En offentlig park på Enghave Brygge indgår i helhedsplanen for Sydhavnen, som blev godkendt af Borgerrepræsentationen i 2002, og hvor byudvikling af Enghave Brygge udgør det sidste led. I lokalplanen for Enghave Brygge, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 19. juni 2013, fremgår det, at en del af friarealet til de planlagte boliger på By & Havns areal indrettes som et offentligt tilgængeligt, grønt område ved H.C. Ørstedværket på ca. 7.600 m².

På de tilgrænsende arealer af tilsvarende størrelse er i dag to siloer, der anvendes af DONG og H.C. Ørstedværket. Siloområdet er i dag udlagt til tekniske formål, men området kan, såfremt anvendelsen af siloerne stopper efter omlægning af energiforsyningen til værket, anlægges som en offentlig park i sammenhæng med det grønne område, der anlægges som friareal til boligerne. Herved kan opnås et stort og samlet rekreativt parkareal på ca. 15.100 m².

Borgerrepræsentationen godkendte den 19. juni 2013 en byudviklingsaftale for Enghave Brygge mellem Københavns Kommune og grundejerne, herunder By & Havn. I aftalen indgår, at der skal indgås en aftale mellem Københavns Kommune og By & Havn om indbyrdes tilpasning i udformning og driftsforhold, såfremt Københavns Kommune har fundet finansiering til anlæg af parken og har opnået rådighed over siloområdet inden 2016. Det er intentionen, at de to arealer tilsammen skal fremstå som en helhed med høj rekreativ kvalitet.

Byudviklingsaftalen indeholder desuden bestemmelser vedrørende udbud af byggefelter til almene boliger. For ét af By & Havns udpegede byggefelter gælder, at By & Havn kun er forpligtet til at stille det til rådighed for almene boliger, såfremt Københavns Kommune opnår rådighed over og anlægger park på området op mod H. C. Ørstedsværket.

Det bemærkes, at omdannelse af siloområdet til en offentlig park vil kræve, at der udarbejdes en supplerende lokalplan for værkets område.

Indhold

Det foreslås, at der etableres en offentlig og tematiseret park på Enghave Brygge i Sydhavnen, ”Enghave Sciencepark” / ”Kraftværksparken”, med fortællinger og læring fra områdets industrielle historie. En kraftværkspark med et videns- og læringsmiljø vil kunne spille sammen med museet DieselHouse på Teglholmen. Samtidig kan der indgås et samarbejde med Aalborg Universitet i Sydhavnen og relevante virksomheder i området i forbindelse med udviklingen af parken og et vidensmiljø omkring den.

En park i området mellem den planlagte bebyggelse og H.C. Ørstedsværket vil desuden kunne tilbyde mulighed for aktiviteter i et større grønt areal og udgøre et supplement til den kommende grønne havnepromenade på Enghave Brygge. Parken vil dermed medvirke til at øge københavnernes livskvalitet ved at skabe mulighed for udeliv og fælles aktiviteter, som inspirerer til bevægelse, oplevelser og fremmer mødet mellem mennesker - til gavn for københavnernes hverdagsliv.

Anlæg af parken vil kunne igangsættes i 2016, hvor siloerne forventes nedlagt, og hvor byudviklingen af området forventes at være igangsat.

De økonomiske konsekvenser

For at sikre en koordinering med By & Havn om anlæg af parken og en arkitektonisk helhed foreslås det, at der afsættes 500.000 kr. til projektudvikling i 2014 og at der i 2015-2017 reserveres 15 mio. kr. til projektering og anlæg af basispark samt yderligere 10 mio. kr. til opgradering til temapark. Dette kan sikre et samarbejde med By &

Havn om den videre udvikling af parken og sikre en helhed i udformningen.

Såfremt der skal anlægges en 11-mands-kunstgræsbane i parken skal 7,5 mio. kr. afsættes hertil udover beløbet til basispark.

Herudover skal afsættes 7,5 mio. kr. til køb af arealet. Endelig pris skal fastsættes i forhandlinger med grundejerne.

Basispark

Siloområdets areal er ca. 7.500 m². Det foreslås, at der afsættes minimum 15 mio. kr. til anlæg af en "basispark". 15 mio. kr. svarer til 2.000 kr./m² og er Teknik- og Miljøforvaltningens bud på en "gennemsnitspark" uden særlige tekniske anlæg. En basispark vil således omfatte græsplæner, grusstier, en mindre standardlegeplads, bænke og affaldskurve samt træbeplantning og busketter, men ikke større blomsterbede. En basispark vil svare til størstedelen af Valbyparken eller Vigerslevparken.

Opgradering til temapark

Det foreslås, at der udover de 15 mio. kr. til at anlægge en basispark afsættes yderligere 10 mio. kr. til tematisering af parken som en "sciencepark" med fastholdelse af industrielle spor samt indarbejdelse af installationer, der formidler området historie.

Enghave Science Park med siloer

Siloerne anvendes som olietanke af DONG. I forbindelse med udvikling af parken som temapark kan det overvejes, om oliesiloerne kan bevares og anvendes til aktiviteter såsom rappelling, parkour eller lignende. Såfremt siloerne bevares, kan der ikke anlægges 11-mandsboldbane i parken. Der skal tages højde for, at den tidligere anvendelse som olietanke kan vanskeliggøre anvendelse af tankene til indendørs aktiviteter.

Enghave Science Park uden siloer

Arealet, hvor siloerne er beliggende, er ejet af By & Havn. Det indgår i By & Havns aftale med DONG, at arealet skal afleveres ryddet, når DONG anvendelse ophører. Det vil sige, at DONG skal finansiere fjernelse af siloerne. Såfremt det vælges at fjerne siloerne opnås øget areal til etablering af pladskrævende aktiviteter, såsom mindre baner til boldspil mv.

Enghave Science Park med 11-mands-kunstgræsbane

Med vedtagelsen af lokalplan for Enghave Brygge blev vedtaget et ændringsforslag om, at der, såfremt siloerne fjernes, skal placeres en 11-mands fodboldbane i området. Det estimeres, at anlæg af en 11-mands-kunstgræsbane på det tidligere silo-areal vil koste 7,5 mio. kr. Af hensyn til muligheder for øvrige parkaktiviteter kan det være

nødvendigt at anlægge banen i en mindre størrelse end de mål, der officielt er godkendt til klubfodbold.

For at sikre at en boldbane indpasses i en parksammenhæng anbefales det, at beløb til anlæg af kunstgræsbane som minimum suppleres af beløb til anlæg af basispark.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	500				500*
- Projektering basispark		2.000			
- Anlæg basispark			6.000	7.000	
- Projektering temapark		2.000			
- Anlæg temapark			3.000	5.000	
- Kunstgræsbane			2.000	5.500	
Anlægsudgifter i alt	500	4.000	11.000	17.500	500*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift				500	
- Drift af kunstgræsbane				200	
Afledte serviceudgifter i alt				700	

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

Beskæftigelseseffekt

Opgøres beskæftigelseseffekten ved hjælp af generelle nøgletal skønnes anlægsprojektet at medføre i alt cirka 53 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Ultimo 2014
Udbud gennemført	Ultimo 2015
Anlægsbevilling givet	Primo 2016
Opførelse igangsat	Primo 2016
Opførelse afsluttet	Ultimo 2017
Facilitet ibrugtaget	Primo 2018

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projektet risikerer udskydelse, såfremt omlægning af energiforsyning til H.C. Ørstedværket mod forventning ikke har fundet sted i 2016.

Projektet forudsætter, at grunden afleveres oprenset. Yderligere jordoprensning kan fordyre projektet, såfremt der registreres en forurening, som de nuværende lejere ikke kan stilles til ansvar for.



Amager Fælled (G)

Forbedring af eksisterende vej- og stinet samt forbedret skiltning af stisystemet.

*Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan*



Baggrund

Det store sammenhængende naturområde Amager Fælled har en unik placering tæt på byen. Mange af byens borgere færdes derfor på Amager Fælled, hvor de bruger stierne enten som gennemfartsvej på cykel og til fods eller til rekreative aktiviteter. Flere af stierne er dog på nuværende tidspunkt i meget dårligt stand, dels på grund af oversvømmelser og dels på grund af det konstante slid på overfladerne, som tilmed forventes at stige grundet flere besøgende.

Mange besøgende til Amager Fælled oplever desuden, at området er uoverskueligt, og det er svært at finde vej. Skiltningen i området er mangelfuld og flere steder ikke-eksisterende, hvilket kan få området til at fremstå utrygt. Et bedre vej- og stisystem samt skiltning udvalgte steder vil forbedre københavnernes muligheder for cykelpendling, motion samt natur- og friluftsoplevelser i området. Området vil desuden blive mere tilgængeligt for en bredere gruppe, som ikke allerede kender Amager Fælled.

En forbedring af det eksisterende vej- og stisystem vil desuden være med til at understøtte udviklingsstrategien for Naturpark Amager, der blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 17. juni 2013. Udviklingsstrategien har blandt andet fokus på at udvikle Amager Fælled til et attraktivt og velbesøgt naturområde, der er tilgængeligt året rundt. I den forbindelse vil en forbedret skiltning af eksempelvis ruter, afstande og information om områdets stinet og naturoplevelser være første vigtige skridt hen imod dette mål.

13. juni 2013

Sagsbehandler
Lærke Knudsen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	NEJ

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker gennem en renovering af stisystemet på Amager Fælled samt opsætning af skiltning i området, at gøre Amager Fælled til et bindeled mellem eksisterende og fremtidige udviklingsområder så sammenhængen med den omgivende by styrkes eksempelvis via fremtidige udviklingsprojekter som stibroen ved Tegholmen og cykelruten "Kastrup Fort".

Der ønskes derfor midler til:

- Genetablering af eksisterende grusstier. Nogle steder er der behov for at hæve våde stier for fremover at undgå problemer med vand. Andre steder er der behov for en større eller mindre genopretning af den eksisterende overflade. Det forventes at der kan genetableres 4 km. grussti.
- Opsætning af 50 skilte og 6 infotavler. Skiltene placeret i forbindelse med hovedfærdselsstierne på Amager Fælled og udformes på en diskret måde, der er i samklang med stedets karakter som naturområde.
- Forundersøgelse. Undersøgelsen skal udrede de hydrologiske forhold på Amager Fælled samt bortledning af vand til relevante naturarealer fremfor grøfter. Dette tiltag vil formindske oversvømmelse af stier.
- Anlæggelse af mindre nye stiforløb gennem våde arealer. Stiforløb i form af eksempelvis broer eller dæk vil desuden kunne forbinde eksisterende stiforløb og derved øge tilgængeligheden og oplevelsesværdien i naturområdet, uden at naturen lider overlast. Der forventes at anlægges omkring 3-5 mindre stiforløb inklusiv broer eller dæk.

Der inddrages ikke vej- og parkeringsarealer i forbindelse med forbedringer af det eksisterende vej- og stinet på Amager Fælled.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forundersøgelser, myndighedsbehandling, forprojektering	150				150*
- Anlægsarbejde	450	900			450*
Anlægsudgifter i alt	600	900			600*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
Afledte serviceudgifter i alt					

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i Arbejdernes Erhvervsråds beregninger, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg genererer 1,3 årsværk, genererer dette projekt 1,95 årsværk i anlægsfasen.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Anlægsbevilling givet	Februar 2014
Forundersøgelse afsluttet	April 2014
Udbud gennemført	Juni 2014
Kortlægning af indsats	August 2014
Myndighedsbehandling	November 2014
Opførelse igangsat	November 2014
Opførelse afsluttet	April 2015
Facilitet ibrugtaget	April 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er en risiko for, at forundersøgelsen af stirenoveringen viser, at der skal dyrere løsninger til at undgå oversvømmelser af stierne.



T6 Kay Fiskers Plads

Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan



06-08-2013

Sagsbehandler
Claus Alstrup Borre
Jakob Matzen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA

Baggrund

Kay Fiskers Plads ligger mellem Ferring og Field's i Ørestad City som del af et trafikalt knudepunkt med motorvej, Øresundstog og Metrostation. Her er dagligt et stort flow af kontoransatte, skole- og gymnasieelever, besøgende til Field's samt Ørestad Citys mange beboere. Kay Fiskers Plads har potentiale til at være Ørestads centrale møde- og opholdssted, men den forblæste plads indbyder i dag hverken til ophold eller aktivitet.

Samtidig er strækningen på Ørestads Boulevard mellem Arne Jacobsens Allé og broen over motorvejen til Øresundsforbindelsen, der ligger i forlængelse af Kay Fiskers Plads, præget af store ujævnheder. Dette skyldes fejl i anlægsarbejdet, hvilket især giver problemer med fremkommeligheden for busserne.

Indhold

Det foreslås, at Kay Fiskers Plads samt Ørestads Boulevard på strækningen mellem Arne Jacobsens Allé og broen over motorvejen til Øresundsforbindelsen omlægges.

En omlægning vil bidrage til at udvikle Ørestad til en velfungerende bydel ved at skabe bedre rammer for byliv på Ørestads mest centrale sted. Samtidig vil omlægningen skabe bedre mulighed for en sammenhæng mellem Ørestads og Vestamagers forskellige boligområder.

Ombygningen af Kay Fiskers Plads skal desuden forbedre klimaet på pladsen, hvor det blæser meget kraftigt i dag, så der skabes bedre muligheder for ophold. Indretningen skal gøre pladsen mere anvendelig, funktionel og invitere til forskellige aktiviteter. Desuden ønskes muligheden for en mindre bygning undersøgt, som eventuelt

kan placeres under selve metrohøjbanesporer. Bygningen skal give læ samt indeholde mindre butikker, kiosk og toilet.

Amager Vest Lokaludvalg stiller i Bydelsplan for Amager Vest en række forslag til forbedring af bylivet. Lokaludvalget foreslår blandt andet en amfiscene, der kan anlægges samme sted, hvor der i dag er vandbassiner og en underliggende offentlig cykelkælder, der ikke anvendes.

For at skabe den bedst mulige udformning af Kay Fiskers Plads i sammenhæng med de nære omgivelser, foreslås det, at der igangsættes et parallelopdrag, hvor tre projektteams sideløbende udarbejder forslag til udvikling af det nye byrum.

Forud herfor udarbejdes et program formuleret i tæt samarbejde med interessenterne, som er Metroselskabet, DSB, By & Havn, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Amager Vest Lokaludvalg, de relevante centre fra Teknik- og Miljøforvaltningen og ved at inddrage Field's, Norrporten/Ferring og KLP Ejendomme. KLP Ejendomme har i april 2013 kontaktet Københavns Kommune vedrørende et erhvervsbyggeri på grunden nord for Kay Fiskers Plads, som forventes opført i nærmeste fremtid. En stærk inddragelse af interessenterne i den kreative proces vil sikre et bredt ejerskab.

Det forventes, at den fremtidige udformning af pladsen kan ske indenfor lokalplanens rammer.

I sammenhæng med Kay Fiskers Plads foreslås det, at Ørestads Boulevard på strækningen mellem Arne Jacobsens Allé og broen over motorvejen til Øresundsforbindelsen omlægges. Belægningen på vejbanen skal tilpasses, så der bliver bedre fremkommelighed for busserne. Omlægningen skal samtidig gøre færdsel mere sikker og behagelig. Grundejere og developere har efterspurgt de nævnte ændringer.

Målene med omlægningerne er at skabe mere identitet og tryghed i Ørestad City gennem styrkelse af bylivet i den mest centrale del af Ørestad og ved at indbyde til ophold ved en af Danmarks mest benyttede stationer. Derudover skal omlægningerne bidrage til grøn mobilitet, så flere vil have lyst til at tage offentlig transport og/eller cykel til området.

De økonomiske konsekvenser

Det vurderes, at hele projektet inkl. en amfiscene eller lign. kan gennemføres for 27 mio. kr., hvilket også omfatter en undersøgelse af mulighederne for opførelse af en mindre bygning til butiksførmål.

Kay Fiskers Plads ejes af Københavns Kommune, som allerede i dag står for driften af området. De fremtidige driftsudgifter vil afhænge af

den konkrete løsning for Kay Fiskers Plads, men det vurderes indtil videre, at driftsudgifterne kan fastholdes på det nuværende niveau.

Det forventes, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 35 årsværk.

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektomkostninger	2.000	2.000	2.000	1.500	4.000*
- Anlæg af Kay Fiskers Plads			11.000	8.500	
Anlægsudgifter i alt	2.000	2.000	13.000	10.000	4.000*

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

Tidsangivelse

Efter den første interessentinddragelse med udarbejdelse af program, foreslås gennemført et paralleloppdrag, hvor tre projektteams sideløbende udarbejder forslag til udvikling af det nye byrum. Efter beslutning om, hvilket forslag der skal arbejdes videre med, begynder projekteringen og den tekniske bearbejdelse af byrumsløsningen.

Tabel 2. Tidsangivelse for projektet

	Måned og år
Program med omfattende interessent inddragelse godkendt	April 2014
Rådgiver udbud i paralleloppdrag gennemført	August 2014
Paralleloppdrag afsluttet	December 2014
Indstilling vedr. beslutning af projekt	Marts 2015
Projektforslag udarbejdet	August 2015
Hovedprojekt afsluttet	Oktober 2015
Entrepriseudbud gennemført	December 2015
Anlægsbevilling - indstilling	Marts 2015
Opstart af anlægsarbejderne	April 2016
Facilitet ibrugtages	August 2017

*Dato for ibrugtagnings og eventuel overførsel af bevilling til KEjd vil indgå i budgetaftalen, og der vil blive fulgt op på disse i sagen om anlægsoversigten.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være særlige risici, da kommunen er grundejer, og de øvrige interessenter i området har et stort ønske om, at pladsen ændres, så den inviterer til mere byliv. Dog kan projektets kompleksitet med mange involverede interessenter betyde, at tidsplanen og projektet ændres i processen, da det kan blive en udfordring at finde et fælles grundlag for, hvordan pladsen indbyder til ophold og skaber tryk.



13.juni 2013

T7 Færdiggørelse af Cykelrute Nord **- Ørestad Cykelrute**

Sagsbehandler
Andreas Røhl/Tim
Strange

Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Gode cykelforhold skaber en fleksibel, enkel og hurtig form for mobilitet, som mange københavnere og udefrakommende oplever som et væsentligt bidrag til "det gode københavnerliv".

Indsatsen på cykelområdet sker som led i at nå målet om København som Miljømetropol. Flere, der cykler, bidrager desuden til Københavns mål om godt byliv ("Metropol for mennesker"), Københavns Kommunes Sundhedsstrategi og målet om at gøre København CO₂-neutral i 2025.

De grønne ruter igennem byen skaber gode rekreative muligheder på cykel og kan dermed få en anden type cyklister ud på stierne.

Indhold

Ørestadsruten er både en grøn cykelrute og en del af Cykelsuperstinetet. Ruten går fra den sydligste del af Ørestaden til Amagerruten nord for Njalsgade.

Dette projekt omhandler en endelig færdiggørelse af ruten via følgende forbedringer:

- Bedre krydsning af Njalsgade og midlertidig tilgang til Amagerruten (Grøn cykelrute). Området umiddelbart nord for Njalsgade afventer byudvikling, men en midlertidig sti vil give bedre forhold indtil da.
- Bedre krydsning af Grønjordsvej. F.eks. via etablering af bedre støttepunkter og bedre indgange til stien fra Grønsjordsvej.
- Bedre krydsning af Vejlands Allé via Digetvej/Fællediget. Fokus på bedre indgang til Fællediget vil kræve overtagelse af

Fællediget som i dag er privat fællesvej. Desuden eventuelt bedre cykelprioritering i signalreguleringen.

- Diverse mindre forbedringer, som sikrer et komfortabelt og uhindret forløb på hele ruten. F.eks. udjævning af brostensbelægninger eller fokus på busslusen på Slusevej.

Parkeringskonsekvenser: Det skønnes, at der vil blive nedlagt omkring 6 parkeringspladser uden for betalingszoner.

Projektet eksklusiv diverse mindre forbedringer indgår også som en del af budgetnotat Trafikpakke Ørestad.

For københavnere vil fokus på sammenhængende stræk, mere plads og udbedring af ”missing links” medvirke til, at flere – for eksempel børn og tilflyttere – vil kunne færdes i trafikken på cykel. Samtidig forbedres komforten ved at cykle markant, når der er plads og grønne omgivelser. Hertil kommer, at Ørestad Cykelrute understøtter at nye områder af byen åbnes op med nye oplevelser til følge og at byudviklingen understøttes.

De økonomiske konsekvenser

Projektet er budgetteret til 5 mio. kr.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Udvikling/projektering	500				500*
- Anlæg		4.500			
Anlægsudgifter i alt	500	4.500			500*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift**			20	20	
Afledte serviceudgifter i alt			20	20	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 eller 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Note: **Der er ikke indhentet præcist bud på D&V omkostninger, tallet her er et skøn, bl.a. baseret på en ca. D&V pris pr. km cykelsti på 20.000 kr.

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i Arbejdernes Erhvervsråds beregninger, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg genererer 1,3 årsværk, genererer dette projekt 6 årsværk i anlægsfasen.

Tidsangivelse

Projektet forventes projekteret i 2014 og udført i 2015.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering og dialog	2014
Anlægsbevilling givet/løsning Godkendt i TMU/BR	Primo 2015
Opførelse igangsat	Medio 2015
Opførelse afsluttet	Ultimo 2015
Facilitet ibrugtaget	Ultimo 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikoen i projektet forventes at være lav. En mulig udfordring kan være politigodkendelse af krydsløsninger.

Tidligere afsatte midler

Nedenstående tabel viser de tidligere afsatte midler til cykelområdet.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014
Overførselssag 2012-2013				30.000	
Budgetaftale 2013				75.000	
Budgetaftale 2011			75.000		
Kickstart København		45.000	50.000	5.000	
Budgetaftale 2010		16.000	55.000	4.000	
Budgetaftale 2008	25.000*				
Budgetaftale 2009 *					
Budgetaftale 2010	5.000**	15.000**	8.000**		
Afsatte midler i alt	30.000	76.000	188.000	114.000	
Heraf forbrugt					

Note: * Budgetaftale 2009 indebar, at en række cykelprojekter fra Cykelpakke II og III blev annulleret.

Note: ** Budgetaftale for 2010 indebar penge til et par specifikke cykelprojekter (bl.a. Bryggerampen), derudover indeholdt budgetaftalen penge til ombygning af Nørrebrogade, der primært er et byrumsprojekt, sekundært et cykelprojekt. I summen er der indregnet ca. 1/3 af budgettet for Nørrebrogade. Periodisering er skøn.



T8 Metrohaverne

*Tema: Sammenhængskraft
Pakke: Handlingsplan*

Etablering af byhaver og grønne mødesteder under metrohøjbanen i hjertet af Ørestad.



Baggrund

Arealet under metrohøjbanen i Ørestad står øde og uudnyttet hen. Ved at etablere byhaver kan området transformeres til et nyt grønt byrum og mødested for beboerne i Ørestad og Amager Vest.

Der er stor efterspørgsel på byhaver generelt i hele København. Derfor henvender projektet sig ikke kun til beboere i Ørestad og naboområder. Institutioner og skoler i området ville også kunne benytte haverne til for eksempel undervisning, egen dyrkning af madvarer og sansehaver. Desuden er der et potentiale i, at byhaverne kan benyttes af medarbejdere i de omkringliggende firmaer og som patienthaver for Psykiatrisk Center Amager.

I 2012 gennemførte Amager Vest Lokaludvalg i samarbejde med By & Havn, Grundejerforeningen Ørestad City, Metroselskabet, 1:1 Landskab, Miljøpunkt Amager, Teknik- og Miljøforvaltningen m.fl. et pilotprojekt med opførelse af to testhaver.

Testhaverne har givet gode erfaringer med den lokale interesse for at være en del af Metrohaveprojektet og med hvilke planter, der er egnede på stedet. En gruppe af frivillige har været med til at vande og passe haverne hen over sommeren 2012, og i 2013 har ca. 60 haveinteresserede skrevet sig op til at være med i byhaveforeningen Metrohaverne.

13. juni 2013

Sagsbehandler
Lærke Knudsen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Grunden, som Metrohaverne ligger på, ejes af Grundejerforeningen Ørestad City. Amager Vest Lokaludvalg har indgået en 2-årig lejeaftale (2012-13) for de to testhaver, med mulighed for forlængelse.

Indhold

Det overordnede formål med projektet er:

- At skabe flere grønne rekreative åndehuller for bydelens beboere.
- At øge mulighederne for social udfoldelse og nye netværk i en ny bydel.
- At give beboere, institutioner, skoler m.fl. mulighed for at dyrke egne blomster og grøntsager i Amager Vest og Ørestad .
- At stimulere bylivet i hjertet af Ørestad.
- At bidrage til en øget biologisk mangfoldighed.

Arealet under metroen opdeles i havelodder, der hver fylder fem meter i nord/sydgående retning og afgrænses af Ørestads Boulevard og kanalen. Mellem hver have opstilles en hul trævæg, der både kan rumme haveredskaber og siddemuligheder. Mellem kanalen og haverne foreslås en ny offentlig promenade. Haverne skaber rammen for nye fællesskaber i bydelens offentlige rum og tilfører byrumselementer i øjenhøjde.

Metrohaverne og fællesarealerne etableres på arealer under Metrohøjbanen, så der inddrages ikke vej- og parkeringsarealer i forbindelse med projektet.

De økonomiske konsekvenser

1. etape af metrohaverne (fra Bella Center Metrostop til C.F. Møllers Allé):

- Etablering af 20 haver.
- Udskiftning af 30 cm. jord.
- Opbygning af træmodul mellem haverne.
- Etablering af grøn afskærmning mod Ørestads Boulevard.
- Udvikling af fællesarealerne.
- Etablering af offentlig sti mellem haver og kanal.

En fremtidig udvikling af Metrohaverne kunne være et parkstrøg under Metroen med 48 urbane haver og en række fællesarealer. Etape 2 (fra Bella Center Metrostop til Vejlands Allé) og etape 3 (mod syd mod Arne Jakobsens Allé).

Afledte serviceudgifter:

- Der forventes ikke afledte driftsudgifter for kommunen i forbindelse med etablering af Metrohaver, idet haverne drives af frivillige og arealerne er klart afgrænsede.
- Byhaveforeningen Metrohaver er en forening/netværk med havebrugere som medlemmer, der i samarbejde med Amager Vest

Lokaludvalg står for drift, organisering og udvikling af Metrohaverne og fællesarealerne i forbindelse med haverne.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering					*
- Anlæg af 20 haver og sti	1.500	500			1.500*
Anlægsudgifter i alt	1.500	500			1.500*

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

Beskæftigelseeffekt

Med udgangspunkt i Arbejdernes Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg genererer 1,3 årsværk, vil etableringen af metrohaverne generere 2,6 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Anlægsbevilling givet	Februar 2014
Udbud gennemført	Maj 2014
Opførelse igangsat	Juni 2014
Opførelse afsluttet	Maj 2015
Facilitet ibrugtaget	Maj 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikoen i projektet vurderes at være lav, da både grundejerforening, haveforening og lokaludvalg er meget positive overfor projektet, ligesom der lokalt er stor interesse for projektet.

Haverne etableres på et areal, der ejes af en privat grundejerforening, men der har i hele processen været en løbende dialog med grundejerforeningen. Aftalen med grundejerforeningen er 2-årig og det forventes, at Amager Vest Lokaludvalg kan lave aftaler for de resterende arealer (ud over det testareal, der allerede er indgået aftale omkring). Det kan have konsekvenser for projektets gennemførelse, såfremt der ikke kan indgås en aftale for de kommende haver.

Haverne skal drives af frivillige, hvorfor der i perioder kan være ustabilitet omkring driften. Teknik- og Miljøforvaltningen har dog gode erfaringer med frivillige netværk omkring storbyhaver.

Der er et ønske om at etablere en offentlig sti mellem kanalen og haverne, men der er pt. ingen aftale med grundejer.

Tidligere afsatte midler

Udvikling og etablering af de to testhaver er finansieret af Amager Vest Lokaludvalg og By & Havn med 50 % til hver.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013:					
Puljemidler fra Amager Vest Lokaludvalg		75			
Afsatte midler i alt		75			
Heraf forbrugt		75			