

4. Teknik- og Miljøudvalgets budgetnotater

**Genopretning af signalanlæg – Færdiggørelse (G1)**

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

4. juni 2013

Sagsbehandler
Anders Kreutzfeldt

**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA, hvis * marke res

Baggrund

I forbindelse med budgetaftalen for 2013 blev der bevilget 33 mio. kr. til første fase af fornyelse og modernisering af trafiksignalerne i byen. Bevillingen er en del af klimaplanen og plan for grøn vækst.

I forhold til budgetaftalen for 2013 har Teknik- og Miljøforvaltningen omdisponeret indenfor bevillingen, hvilket er angivet i nedenstående tabel 1.

Omdisponeringen begrundes med muligheden for hurtigere leverance af styreapparater fra leverandør end først antaget, hvorved risikoen for alvorlige trafikale sammenbrud, som byen oplevede i 2012, minimeres. Det er af Teknik- og Miljøforvaltningen vurderet som vigtigere end den reducerede elbesparelse, der kan opnås ved udskiftning til LED-signalhoveder af såvel miljø- som fremkommelighedshensyn. Desuden blev byggeledelse indført i budgettet i overensstemmelse med krav fra 1. januar 2013 om anlægseksekvering gennem Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsenhed.

Udskiftningen af styresystemet forløber planmæssigt, og Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at den er afsluttet for de vigtigste trafikforbindelser i byen med udgangen af 2013.

Tabel 1. Oprindelig og justeret plan for genopretning af signaler

	Mio. kr. - 2013 p/l	Oprindelig fordeling Budget 2013	Revideret fordeling Budget 2013
1	Nye styreapparater og opgradering af eksisterende	12,0	18,6
2	Trafikdetektering	5,0	2,0
3	Nye LED signalhoveder	12,5	1,5
4	Fornyelse ifm. andre projekter	3,5	7,5
5	Projektering og byggeledelse	0	3,4
	I alt	33,0	33,0

Indhold – fase 2 og fase 3 af genopretning af trafiksignaler

Den samlede genopretning af byens trafiksignaler er grundlag for en markant forbedring af trafikens flow i byen - for alle transportmidler – cykler, busser og biler.

Formålet med fase 2 og fase 3 af genopretningen af byens trafiksignaler er:

- 1) At udskifte den resterende tredjedel af styreskabene og dermed afslutte projektet med muligheder for en bedre trafikafvikling for cyklister, busser og biler og dermed give et væsentligt bidrag til reduktion af CO₂-udledningen.
- 2) At udskifte eksisterende glødepærer i signalhovederne med LED-teknologi, og derved mindske strømforbruget med op til 1 GW om året og reducere CO₂-udslippet. Det betyder en halvering af strømforbruget til trafiksignaler i Københavns Kommune.

Gennemførelse af 2. og 3. fase af genopretningsplanen for trafiksignaler vil sikre, at det vedligeholdelsesmæssige og teknologiske efterslæb bliver indhentet så trafiksignalerne fremstår i en tidssvarende og moderne standard.

Finansieringsbehovet er i alt 55,8 mio. kr. (2014 p/l) og forvaltningen planlægger, at genopretningen finansieres over 2 år med 30,4 mio. kr. i 2014 og 25,4 mio. kr. i 2015 for henholdsvis fase 2 og 3.

Budgetønsket foreslås fordelt på følgende aktiviteter i nedenstående tabel.

De økonomiske konsekvenser

Den samlede udgift til projektet estimeres til 55,8 mio. kr. Opgraderingen af signalsystemet kan gennemføres som en ”fast track”-opgave og afsluttes 2015. Det betyder, at Københavns Kommune hurtigt får gavn af gevinsterne med bedre trafikflow og trafiksikkerhed samt årlig strømbesparelse på 1 mio. kW svarende til en reduktion af CO₂-udledning på 446 tons/år (446 g/kW jf. DONG 2011).

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1000. kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
Nye styreapparater og opgradering af eksisterende	6.100				6.100*
Trafikdetektering	3.000	3.000			3.000*
Nye LED signalhoveder	4.100	11.200			4.100*
Fornyelse ifm. andre projekter, inkl. standere etc.	15.200	9.200			15.200*
Byggeledelse og ekstern rådgivning	2.000	2.000			2.000*
Anlægsudgifter i alt	30.400	25.400			30.400*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Afledt drift (løn)	700	700			
- Vedligehold og drift (**)		-400	-1.600	-1.600	
Afledte serviceudgifter i alt	700	300	-1.600	-1.600	

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

Note ** den fulde besparelse opnås først såfremt 3. fase af genopretningsplanen bevilges.

Planlægning, eksekvering og løbende faglig kvalitetssikring vil kræve en ressourcemæssig indsats fra Teknik- og Miljøforvaltningens side, svarende til 1,4 mio. kr. som afledt drift jf. tabel 2. Estimatet er baseret på erfaringer fra eksekvering af de 33 mio. kr. fra 2013.

Besparelsen på vedligehold og drift kan delvist opnås i 2015 med fase 2 investeringen. Den fulde strømbesparelse opnås først fra 2016, såfremt 3. og sidste fase af signalopretningen bevilges. Det svarer til en årlig reduktion i udgifterne til drift på 1,6 mio. kr.

Beskæftigelseseffekten af projektet estimeres til 72,5 årsværk. Projektet forventes ikke at påvirke parkeringsforhold.

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Opførelse igangsat	Januar 2014
Frigivelse af midler fase 2	August 2014
Opførelse afsluttet	December 2015
Facilitet ibrugtaget	December 2015

Arbejderne i forbindelse med genopretning af signalanlæggene til og med 2015 kan udføres under kommunens kontrakt med den nuværende signaloperatør. Teknik- og Miljøforvaltningen kan desuden anvende særlige udbud for dellerancer såfremt det vurderes at give bedre priser og højere kvalitet i leverancen.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at risikoen for forsinkelser er lille. Dels grundet muligheden for at dele opgaven mellem flere leverandører og dels grundet de teknisk mest komplicerede dele af

genopretningsplanen for trafiksignaler, herunder fornyelsen på H.C. Andersens Boulevard, er gennemført i fase 1.

Tidligere afsatte midler

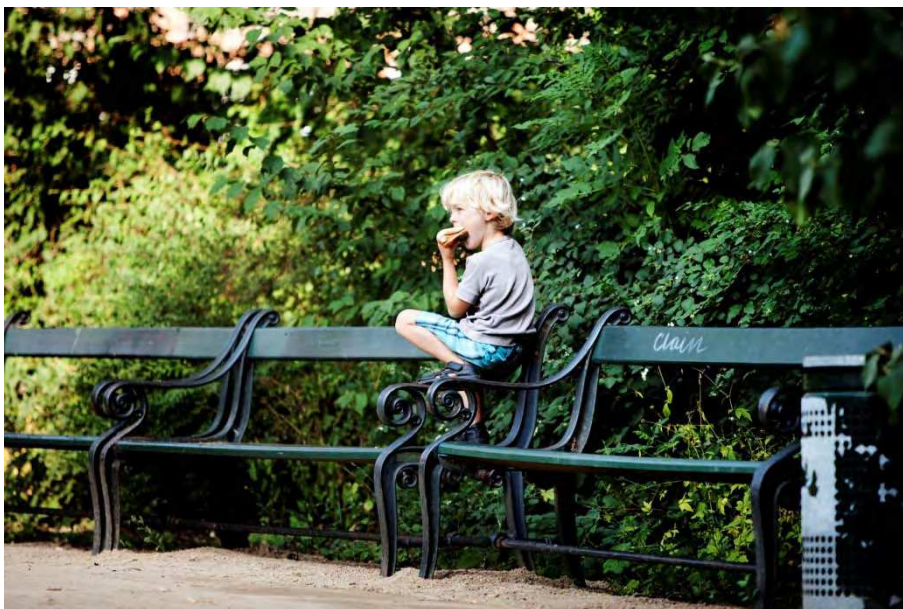
I budgetaftalen for 2013 er der afsat 33 mio. 2013 p/l kr. til genopretning af trafiksignaler - fase 1.

Tabel 4. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1000 kr. - 2013 p/l	2013
Budgetaftale 2013:	33.000
Afsatte midler i alt	33.000

**Indsatsstyrke til renovering af inventar i parkerne (G2)**

15-08-2013

*Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.**Pakke:***Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

I byens parker og naturområder findes parkinventar, bænke, papirkurve, skilte, griller mv. Ofte er inventaret opsat i forbindelse med etablering af parken. Derfor findes der meget gammelt inventar i mere eller mindre brugbar stand. Et besøg i byens natur kan således blive forstyrret af forfaldent inventar, som giver parken et slidt og utrygt udtryk.

I tidens løb er der gennemført mange renoveringer og reparationer, men tidens tand og den almindelige slitage tærer hurtigere end fornyelserne kan følge med til. Derfor er der et stort efterslæb i renoveringer og reparationer af inventar i parkerne.

Indhold

Der foreslås at lave en indsatsstyrke til istandsættelse af bænke, affaldskurve, skilte mv. i byens parker.

Teknik- og Miljøforvaltningen er ved at få udarbejdet en undersøgelse af tilstanden af inventar og stier i byens parker, hvor det vil blive kortlagt, hvilke istandsættelsesopgaver der er og den økonomi, der knytter sig til disse opgaver.

Ved at lave denne indsatsstyrke vil Teknik- og Miljøforvaltningen kunne høste de lavt hængende frugter og gennemføre en række af disse opgaver, så snart rapporten foreligger. Rapportens øvrige punkter har karakter af egentlige anlægsprojekter, som Teknik- og

Miljøforvaltningen vil ansøge om finansiering af i kommende budgetforhandlinger.

Tanken er, at indsatsstyrken vil kunne rykke fra park til park og male bænke, ordne affaldskurve, skilte og griller. Med få dages arbejde i hver park, vil der være synlige resultater for den besøgende.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at renovere det eksisterende inventar frem for at erstatte det med nyt for at sikre den mest bæredygtige anvendelse af ressourcerne. I Københavns Kommune findes der eksempelvis ca. 4.300 bænke og ca. 2.000 skraldespande i parkerne, mange af disse kan med fordel istandsættes frem for udskiftes.

Opgaven kan tænkes løst ved at ansætte seniorjobbere, løntilskudsmedarbejdere og lignende. Dette kan dog indebære en risiko for en lavere effektivitet og dermed en mindre mængde istandsat parkinventar end ved ansættelse af ordinær arbejdskraft. Desuden er det vigtigt at være opmærksom på, at jo flere forskellige beskæftigelsesinitiativer, der bliver bragt i spil, desto større krav stilles der til at koordinere arbejdsindsatsen. Opgaverne vil til dels kræve medarbejdere med en faglært baggrund som eksempelvis maler, tømrer eller lignende, hvorfor det kan være svært at besætte stillingerne med løntilskudsmedarbejdere og seniorjobbere alene.

De økonomiske konsekvenser

Udover selve indsatsstyrken er der behov for planlægning og koordinering af indsatsen samt indkøb af materialer i form af maling mv.

Afhængigt af hvor hurtigt istandsættelsen ønskes gennemført, kan der vælges mellem to økonomiske modeller:

Model 1 - Den hurtige

Der afsættes 10 mio. kr. årligt til indsatsstyrken. Med dette beløb kan Teknik- og Miljøforvaltningen ansætte ca. 18 medarbejdere/årsværk og indkøbe materialer, værktøj og ladcykler samt ansætte en koordinator. De vil være ca. 3 år om at komme igennem alt inventar i byens parker og naturområder.

Model 2 – Den langstrakte

Der afsættes 5 mio. kr. årligt til indsatsstyrken. Med dette beløb kan Teknik- og Miljøforvaltningen ansætte ca. 9 årsværk og indkøbe materialer, værktøj og ladcykler samt ansætte en koordinator. De vil være ca. 6 år om at komme igennem alt inventar i byens parker.

Fælles for de to modeller er, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil skulle investere i en udvidelse af de eksisterende mandskabsfaciliteter

eller evt. investere i mobile løsninger. Dette er der taget højde for i beregningen ovenfor.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil overveje, om en del af ansættelserne skal være sæsonansættelser for at sikre flere ressourcer i sommerhalvåret, hvor vejret tillader at malerarbejdet udføres. I så fald vil eksempelvis 9 årsværk blive til 18 personer som ansættes i hver 6 måneder.

Tabel 1. Serviceudgifter – Model 1, den hurtige

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
Planlægning og istandsættelse	5.000	5.000	5.000	5.000
Serviceudgifter i alt	5.000	5.000	5.000	5.000

Tabel 2. Serviceudgifter – Model 2, den langstrakte

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
Planlægning og istandsættelse	10.000	10.000	10.000	10.000
Serviceudgifter i alt	10.000	10.000	10.000	10.000

Beskæftigelseseffekt

Afhængig af valg af model vil beskæftigelseseffekten af denne indsats genererer mellem 10 og 19 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for driftsprojekt

	Måned og år
Projekt igangsat	Januar 2014
BR-bevilling givet	Driftsbevilling
Projekt sat i fuld drift	1. april 2014
Projekt afsluttet	Varig bevilling

Risikovurdering

Såfremt projektet tænkes løst ved at ansætte seniorjobbere, løntilskudsmedarbejdere og lignende kan det indebære en risiko for en lavere effektivitet og dermed en mindre mængde istandsat parkinventar. Dette vil imidlertid indebære en risiko for, at projektet ikke kan bemandes rettidigt og løbende gennem sæsonen. Det vil kræve det rette match mellem ledig og opgavens indhold og det er erfaringsmæssigt ikke altid muligt.

Ansættes ordinær arbejdskraft, evt. som sæsonansættelser, vil der være stor sikkerhed for, at projektet kan gennemføres indenfor den tids- og bevillingsmæssige ramme.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til en indsatsstyrke til reovering af inventar i parkerne.

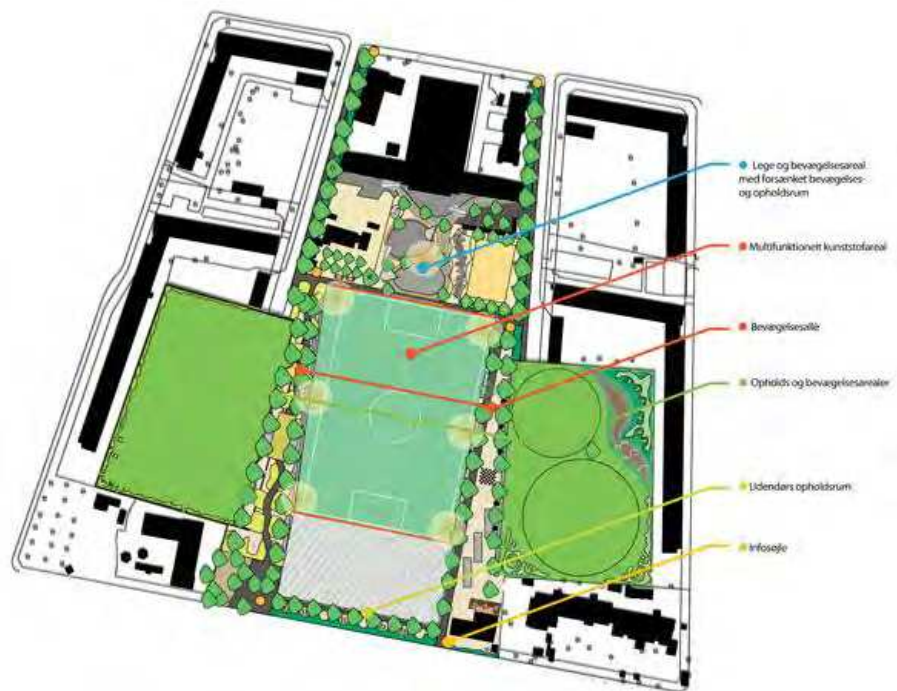


Færdiggørelse af Husumparken (G3)

20-06-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning m.v.
Pakke:

Sagsbehandler
Julie Rosted
Rebecca Forsman



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA

Baggrund

I overførselssagen 2012 blev der afsat 10 mio. kr. til etablering af en 11-mands kunstgræsbane og bevægelsesstier i Husumparken.

Husumparkens to fløje har imidlertid brug for en opgradering til attraktive aktivitetsrum, så de fremstår af samme kvalitet som den øvrige nye park. Derved vil parken foruden et attraktivt fodboldanlæg også blive attraktiv for områdets beboere i forhold til rekreation og anden fysisk udfoldelse.

Indhold

Det foreslås derfor, at Husumparkens to fløje opgraderes, så der skabes attraktive aktivitetsrum på niveau med den omkringliggende nye park samt et attraktivt fodboldanlæg og friareal for områdets beboere til rekreation og fysisk udfoldelse

Projektet er fase 2 af udviklingen af Husumparken, hvor fase 1 bestod i at anlægge kunstgræsbaner og bevægelsesstier. De to fløje skal indeholde alternative boldspilsmuligheder og opholdssteder til gavn for alle parkens brugere.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1: Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	700	300			700*
- Anlæg		3.000			
Anlægsudgifter i alt	700	3.300			700*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		22	22	22	
Afledte serviceudgifter i alt		22	22	22	

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

Beskæftigelseseffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 5 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projektet vurderes at have en middel risiko. Der er to væsentlige faktorer, der har indflydelse på projektets tid og økonomi:

- Husumparken er fredet, og derfor skal der søges hos Fredningsnævnet om de ændringer, man ønsker at foretage i parken.
- Københavns Museum skal kontaktes før anlægsarbejdet påbegyndes, for at museet kan foretage de udgravninger, de finder er nødvendige.

Tidligere afsatte midler

Der er afsat 10 mio. kr. i overførselssagen fra 2012 til etablering af 11-mands kunstgræsbane og bevægelsesalléer i Husumparken. Ved at

afsætte yderligere 4 mio. kr. vil projektet kunne færdiggøres indenfor den eksisterende projekt- og anlægsfase.

Tabel 3: Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2012	2013	2014	2015
Overførselssagen for 2012 til 2013:	10.000			
Afsatte midler i alt	10.000			
Heraf forbrugt	0			



Blåt Støttepunkt for Den Blå Rute ved Refshaleøen (G4)

20.06.2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke:

Sagsbehandler
Lars Anker Angantyr



Visualisering af ideoplæg til "Hovedvagten" et nyt Blåt Støttepunkt ved Refshaleøen (Refshaleøens Ejendomsselskab).

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S kontaktede i efteråret 2012 Teknik- og Miljøforvaltningen for at undersøge, om der var interesse for at etablere et Blåt Støttepunkt i forbindelse med den Blå Rute. Det udpegede sted ligger på et privat og tillukket område af havnen, som ikke tidligere har været åben for offentligheden.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen er i samarbejde ved at udvikle et Kajkant-Katalog som inspiration til bedre rekreativ udnyttelse af havnen. Etablering af et Blåt Støttepunkt i havnebassinet på Refshaleøen vil derfor være et perfekt sted til at afprøve principperne i kataloget. Det vil desuden være en måde at vise, hvordan offentlige og private organisationer i fællesskab kan skabe bedre adgang til vandet i havnen.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen har i samarbejde med ejendomsselskabet udviklet et projektforslag til et Blåt Støttepunkt med tilhørende kajakklubhus og opholdssteder ved vandet. Opholdssteder består dels af et lille grønt område, dels af et klubhus og minibibliotek. Refshaleøens Ejendomsselskab stiller vederlagsfrit klubhus, kajkanter og havneareal til rådighed for projektet.

Projektet består i etablering af en ny ca. 35 meter lang træbrygge i forskellige niveauer, der både giver mulighed for ophold og god adgang til vandet. Derudover anlægges der et mindre grønt anlæg i forbindelse med træbryggen. Denne del af projektet er Teknik- og

Miljøforvaltningen tovholder på, og det er finansieringen af denne del af projektet, der indgår i dette budgetønske.

Ud over dette består projektet af en istandsættelse af B&W Værftets tidligere hovedvagtbygning til brug for en kajakklub og etablering af ramper mv. til kajakbrugere. Klubhuset er desuden tiltænkt en mindre biblioteksenhed til almindelig offentlig brug. Denne del fremfører Kultur- og Fritidsforvaltningen ved budgetforhandlingerne under titlen ”Hovedvagten - en blå fritidsfacilitet i B&W Værftets tidligere hovedvagtbygning på Refshaleøen (delprojekt af Blåt Støttestpunkt)”, og det indgår derfor ikke i dette budgetønske.

Projektet støtter både op om rekreativ udnyttelse af havnen, et aktivt byliv og midlertidig brug af nye byudviklingsområder og gamle bygninger. Det vil blive et nyt åndehul i byen med unik kvalitet, som vil give borgeren nye værdifulde oplevelser. Der ud over vil det kunne være et godt demonstrationsanlæg for, hvordan man kan udnytte havnen rekreativt.

Dette Blå Støttestpunkt skal ses som ét ud af en række nye Blå Støttestpunkter i de kommende år, som er med til at skabe mere liv i havnen, skabe adgang til vandet og skabe nye aktivitetsmuligheder. Et andet eksempel er Kalvebod Bølge. På sigt kan der skabes et netværk af støttestpunkter, hvor man kan komme ned til vandet og op på land fra kajaker og småbåde.

Projektet vil samtidig knytte Refshaleøen bedre sammen med byen, da man både kan komme til stedet med kajak via den Blå Rute og med havnebus via det nye stoppested ved Refshaleøen.

De økonomiske konsekvenser

Anlæggelsen af en niveaudelt træbrygge og et grønt opholdsområde er budgetteret til i alt 7,75 mio. kr. Kultur- og Fritidsforvaltningen søger særskilt midler til renovering af klubhus og etablering af kajakrampe mv.

Refshaleøens Ejendomsselskab vil stå for den daglige drift og rengøring af området. Drift af bygningen med klubhus og minibibliotek vil blive varetaget af en kajakklub eller Kultur- og Fritidsforvaltningen. Der vil således være meget få driftsudgifter for Teknik- og Miljøforvaltningen. Disse driftsudgifter vil primært bestå af vedligeholdelse af selve træbryggen.

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering og design	900				850*
- Anlæg af ny træbrygge		6.350			
- Anlæg af mini-parkanlæg		500			
Anlægsudgifter i alt	900	6.850			850*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift brygge og grønt anlæg			100	100	
- Renholdelse (privat)			0	0	
- Drift af bygninger			0	0	
Afledte serviceudgifter i alt			100	100	

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg), resulterer anlægget i 10 årsværk i anlægsfasen.

Driften vil også give lidt beskæftigelse, men driften betales hovedsageligt af Refshaleøens Ejendomsselskab.

Tidsangivelse

Der foreligger en projektidé, samt aftaler om fordeling af udgifter mellem Refshaleøens Ejendomsselskabet, Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen. Der er allerede givet tilsagn om brug af området fra Refshaleøens Ejendomsselskabet.

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojekt og design	Marts 2014
Forprojektering afsluttet	September 2014
Udbud gennemført	December 2014
Anlægsbevilling givet	December 2014
Opførelse igangsat	Marts 2015
Opførelse afsluttet	August 2015
Facilitet ibrugtaget	August 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Det er et relativt lille og enkelt projekt, men der kan opstå uforudsete forhold, hvad angår kajkantens tilstand. Projektet er dog fleksibelt og kan tilpasses, så eventuelle problemer kan løses.

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.
Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

BUGETNOTAT

Færdiggørelse af Storbyhaven og Mosestykket (G5)

20-06-2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke:



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Der mangler offentlige mødesteder i Gl. Valby. Ved det gamle gadekær er der ved at blive etableret første fase af en storbyhave i et tæt samarbejde med de lokale borgere og virksomheder. Denne første fase af storbyhaven stod færdig maj 2013 og imødekommer delvist et stort lokalt ønske om og behov for et grønt og rekreativt friareal.

Der mangler dog væsentlige indsatser før området kan blive velfungerende og sammenhængende. For det første skal storbyhaven knyttes bedre op på nærområdet, så den ikke kommer til at ligge som en øde 'ø' i et net af usammenhængende og nedslidte veje. Samtidig skal Mosestykket, der er en blind vej, nedlægges og inddrages i parken. En forudsætning for at nedlægge vejen er, at der skabes en ny vejadgang til Vuggestuen Mosestykket.

Indhold

Det foreslås, at Mosestykket inddrages i gennemførelsen af storbyhaven i Gl. Valby, så der etableres et reelt offentligt byrum, som knytter området bedre sammen og opfylder de lokale borgerønsker om at få et grønt rekreativt område til leg, bevægelse og ophold.

Denne anden fase af storbyhaven vil fuldende renoveringen af det gamle gadekærsområde i Valby samtidig med, at det leverer et grønt byrum til fysisk og rekreativ udfoldelse og skaber den tiltrængte sammenhæng i området. Ved nedlæggelse af Mosestykket som vej, etableres der 17 nye erstatnings p-pladser i umiddelbar tilknytning til storbyhaven mod de 14, der er der i dag.

Der ønskes således midler til nedlæggelse af Mosestykket som vej, herunder også 14 p-pladser og inkludering af arealet i storbyhaven, en ny vejadgang til Vuggestuen Mosestykket, etablering af 17 nye p-pladser primært på Gadekærvej, udvidelse af Storbyhaven mod Café

Phenix og indsnævring af vejarealet samt renovering af de to nedslidte vejarealer Smedestræde og Erik Ballings Vej (gammel Gadekærvej), herunder etablering af fortov.



Se henvisning til bogstaverne i tabel 1.

De økonomiske konsekvenser

Opgraderingen og ændringen af byrummet koster i alt 4,25 mio. kr. i anlæg, hvoraf 500.000 kr., som er disponeret til den første fase af projektet, er afsat i Områdefornyelsen Gl. Valby.

Der søges om 3.750.000 kr. i anlægsmidler til at gennemføre anden fase af projektet. Herudover vil det nye byrum medføre en øget kommunal serviceudgift på estimeret 62-65.000 kr. årligt.

Tabel 1: Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Rådgivning og intern projektledelse	200	100			200*
- Anlægsarbejde	1.725	1.725			
Anlægsudgifter i alt	1.925	1.825			200*
<i>Afledte driftsudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		62	63	65	
Afledte serviceudgifter i alt		62	63	65	

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

Beskæftigelseseffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 5 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	August 2014
Udbud gennemført	September 2014
Anlægsbevilling givet	September 2014
Anlægsbevilling overført	Oktober 2014
Opførelse igangsat	Oktober 2014
Opførelse afsluttet	Maj 2015
Facilitet ibrugtaget	Juni 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projektets risiko vurderes at være middel. De veje, der bliver berørt af projektet, er i dag private fællesveje eller andet matrikuleret areal. Det betyder, at for at projektet kan gennemføres, skal der ske dels en ændring af vejstatus, dels skal det afklares med ejerne af de berørte matrikler, at projektet må gennemføres. Derudover kan der komme udfordringer i forhold til at etablere en ny vejadgang. Ligesom der kan opstå udfordringer med trafikafviklingen i området under anlæg.

Tidligere afsatte midler

Under udviklingen af Storbyhave projektet afsatte Områdefornyelsen i Gl. Valby 500.000 kr. til omdannelsen af Mosestykket.

Tabel 3: Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Områdefornyelse Gl. Valby				500	
Afsatte midler i alt				500	
Heraf forbrugt	0	0	0	0	0



Styrkelse af Gåsebæksforbindelsen (G6)

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

20-06-2013

Sagsbehandler
Sofie Anne Andersen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	NEJ

Baggrund

I Gl. Valby udgør baneterrænet en stor fysisk barriere. De få tværgående forbindelser er helt centrale for, at bydelen hænger sammen i både fysisk og i social forstand. Det vurderes, at den mangelfulde infrastruktur kan være en medvirkende årsag til, at Valby er en af de bydele, der har lavest foreningsdeltagelse blandt unge københavnere.

Gåsebæksforbindelsen er en af de vigtige tværgående nord/sydgående forbindelser i Valby. En undersøgelse fra 2009 viser, at knap 1.400 personer benytter sig af Gåsebæksforbindelsen i dagtimerne fra kl. 7-19, hvoraf 4/5 er på cykel. Samtidig færdes mange børn i området i kraft af, at Frenetskolens og Hofmanns Minde Klub er placeret lige op til Gåsebæksforbindelsen.

Indhold

Det foreslås, at Gåsebæksforbindelsen i Gl. Valby renoveres og opgraderes til en velfungerende og attraktiv forbindelse for cyklister og gående, herunder ikke mindst for bydelens børn og unge.

En opgradering vil styrke bydelens tværgående infrastruktur, de unge får en mere tryk og sikker adgangsvej til bydelens foreningsliv, og der skabes bedre mulighed for at øge sammenhængskraften på tværs af bydelens udsatte og velfungerende kvarterer.

Gennem en renovering af Gåsebæksforbindelsen kan sammenhængen mellem bydelens udsatte byområde (Acacieparken), eksisterende byområde (Gl. Valby) og nye byområder (bl.a. Grønttorvet og F.L. Smidth-grunden) i det sydlige Valby styrkes.

Der forventes ligeledes en positiv effekt på børn og unges deltagelse i foreningslivet, idet der skabes en mere sikker forbindelse for deres tværgående færden til og fra foreningsinstitutionerne i bydelen.

Styrkelsen af Gåsebæksforbindelsen understøtter blandt andet målene i 'Politik for udsatte byområder' og 'Metropol for mennesker', idet der skabes bedre sammenhæng og tilgængelighed på tværs af bydelen samt et mere attraktivt byrum for byens bløde trafikanter.

Der ønskes budgetmidler til etablering af en sikker og tryk stiforbindelse fra Valby Langgade under jernbaneterrænet til Lyshøjgårdsvej i form af forbedret sigtbarhed og forbedret belægning for cykler og gående. Der ønskes desuden midler til at etablere en sikker krydsningsmulighed for bløde trafikanter over Valby Langgade ved Gåsebæksvej og en forbedret trafikorganisering eksempelvis gennem en synlig opdeling mellem cyklister og gående.

De økonomiske konsekvenser

En opgradering af Gåsebæksforbindelsen vil medføre anlægsudgifter på 3,0 mio. kr. Der forventes ikke øgede serviceudgifter.

Table 1: Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	600				600*
- Anlæg					
- Renovering af de 3 tunneler med tryghedsskabende elementer	600				
- Optimering af stiforløb Valby Langgade (frem til tunnelnedkørslen)	300				
- Etablere en sikker krydsningsmulighed	1.000				
- Ombygning af krydsning ved Lyshøjgårdsvej	500				
Anlægsudgifter i alt	3.000				600*
<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

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 3 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Trafikafviklingen og tekniske forhold i forbindelse med togdriften og krav til udformning af undergangen kan besværliggøre en renovering af Gåsebæksforbindelsen. En sådan besværliggørelse kan medføre forøgede omkostninger og øget behov for tid.

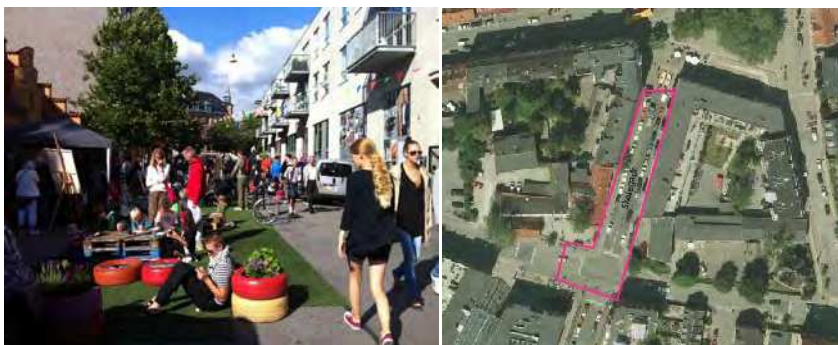


25-03-2013

Styrkelse af Skolegadeforbindelsen (G7)

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Handelslivet i det centrale Valby er et af de vigtigste elementer for bylivet i bydelen. Handelslivet skaber mødesteder, der sikrer en sammenhæng mellem bydelens udsatte, eksisterende og nye byområder. I disse år er det centrale Valby særligt udfordret, da flere og flere butikker må lukke.

Det centrale Valby deler sig i to dele: 1) Cafeer og specialbutikker på og omkring Valby Langgade og 2) kædebutikkerne i Spinderiet.

Der er et stort uudnyttet potentiale i at koble de to handelscentre, Valby Langgade og Spinderiet, bedre sammen.

Skolegade forbinder Valby Langgade (ved Valby Tingsted) med Spinderiet, og er dermed den mest centrale forbindelsesåre mellem de to områder. Der er en butik og en kro på gaden og et par tomme butikslokaler.

Indhold

Det foreslås, at Skolegade styrkes som en attraktiv forbindelse, der binder det nye handelsliv ved Spinderiet sammen med butikkerne på Valby Langgade.

Områdefornyelsen Gl. Valby og Valby Lokaludvalg har med stor succes gennemført en midlertidig omdannelse af gaden under Valby Kulturdage.

I 2013 har Områdefornyelsen, Lokaludvalget og handelsstandsforeningerne i samarbejde med Københavns Erhvervsservice ansat en kvartermanager til styrke handelslivet i det centrale Valby. Der er et stort potentiale i fremadrettet at tænke denne indsats sammen med en fysisk omdannelse af Skolegade samt i forbindelse med afholdelse af markedsdage i det centrale Valby.

Skolegade skal indrettes således, at fodgængere prioriteres. Der vil dog fortsat være mulighed for ærindekørsel og korttidsparkering i gaden.

Der ønskes midler til at etablere en fysisk omdannelse af Skolegade med sammenhængende belægning, så Skolegade fremstår som en attraktiv gå- eller sivegade, der fungerer som den centrale akse i flowet mellem Spinderiet og Valbys centrale butiksstrøg. Krydsningsmuligheder over Annexstræde og Valby Langgade skal desuden sikres for bløde trafikanter, og der skal implementeres trafikdæmpende foranstaltninger i og omkring Skolegade

Styrkelsen af Skolegade understøtter blandt andet målene i ”Politik for udsatte byområder” og ”Metropol for mennesker”, idet der skabes et langt mere attraktivt mødested, hvor flere borgere kan opholde sig sammen tværs af alder og sociale skel, ligesom der skabes bedre tilgængelighed med mulighed for at kunne bevæge sig til fods på tværs i bydelen.

De økonomiske konsekvenser

Den samlede styrkelse af Skolegadeforbindelsen vil udgøre 5 mio. kr. i anlægsudgifter. Omdannelsen vurderes ikke at medføre yderligere udgifter til drift og vedligehold.

Tabel 1: Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering: Projektledelse, borgerinddragelse, byggeledelse, fagtilsyn samt udgifter til bl.a. indvielse, tryk m.v.	625	625			625*
- Anlæg: Anlæg af hastighedsdæmpende krydsningsområde for bløde trafikanter		400	200		
- Anlæg: Forbedrede fodgængerforhold			400		
- Anlæg: Omdannelse af byrummet i Skolegade		2.350	600		
Anlægsudgifter i alt	625	3.375	1.000		625*
<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

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 5 årsværk.

Tidsangivelse

Tablet 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	April 2014
Rådgiverudbud gennemført	Juni 2014
Projektforslag godkendt samt anlægsbevilling givet	Februar 2015
Anlægsbevilling overført	Marts 2015
Entreprenørudbud udført, opførelse igangsat	Oktober 2015
Opførelse afsluttet	Forår 2016
Facilitet ibrugtaget	Forår 2016

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er risiko for, at trafikafviklingen (eksempelvis varelevering) i og omkring Skolegade kan vanskeliggøre anlægsprojektet. I forbindelse med etablering af en gå- og sivegade i Skolegade vil parkeringsmulighederne i Skolegade sandsynligvis blive forringet. Derudover vil en gå- og sivegade medføre ændringer af trafikafviklingen lokalt. I selve anlægsfasen vil der være større gener for trafikafviklingen.

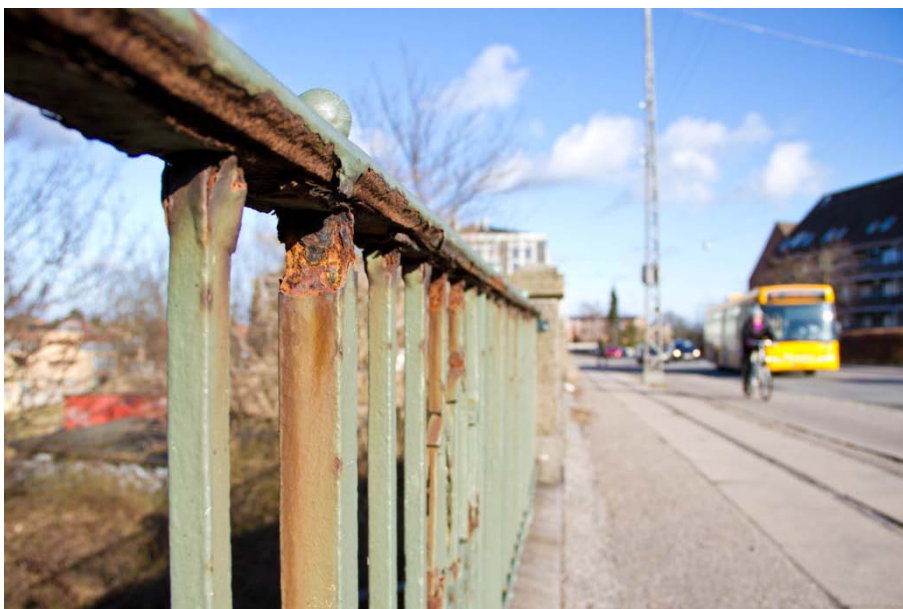


Et løft til vejene – Pakke 2: Genopretning af nedslidte broer (G9)

Tema: Klimatilpasning, genopretning m.v.
Pakke:

21. juni 2013

Sagsbehandler
Jane Snog



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Der er gennem en årrække opbygget et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på broerne og andre bygværker i Københavns Kommune, så flere er nedslidte i både overflade og konstruktion.

Nedslidte broer indebærer flere problematikker. Først og fremmest udgør de en sikkerhedsrisiko for mennesker, som færdes på eller under broerne, da rækværker kan være gennemtærede og bygningselementer kan rive sig løs og falde ned. Derudover kan det skade trafikafviklingen, hvis broerne bliver så dårlige, at de må lukkes for trafik eller i yderste konsekvens rives ned. Det kan være problematisk for fodgængere og cyklister, der er følsomme for omveje. Broer binder byen sammen på kryds og tværs, og er derfor afgørende for byens sammenhængskraft og ikke mindst trafikafviklingen.

Endelig kan det medføre alvorlige økonomiske konsekvenser, da renoveringsudgiften erfaringsmæssigt påbegynder en eksponentiel stigningskurve, hvis vedligeholdelsesarbejdet udskydes udover det tidspunkt, hvor det fagligt set er påkrævet.

Broer og andre bygværker er en central hjørnesteen i genopretningsplanen 'Et løft til vejene'. Her fremgår det, at efterslæbet er så betydeligt, at der ud over det løbende driftsbudget er et genopretningsbehov på 316 mio. kr. (2014 p/l) frem til 2022.

Indhold

8 af de dårligste bygværker bør renoveres snarest muligt. Det drejer sig om følgende:

- VB 43 - Slotsherrens Bro
- VB 233 - Bro for Rovsinggade over Lersø Park Allé
- VB 129 - Bro for Mørkhøjvej over Fæstningsgraven
- VB 99 - Bro for Tuborgvej over Jernbanen
- VB 162 - Langebro (rækværker, murværk, fuger m.m.)
- VB 14 - Højbro
- VB 325 - Gangtunnel under Sølvgade ved Rigensgade
- VB 267 - Undergang under Roskildevej ved Godsbanen

Hovedparten af bygværkerne har tidligere været indstillet i 'Et løft til vejene – pakke 1' i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2013, men opnåede ikke bevilling.

Som nævnt bliver genopretningsudgiften på broområdet erfaringsmæssigt betydeligt dyrere, hvis ikke renovering foregår rettidigt. Samme forhold gør sig gældende for disse broer og bygværker.

Renoveringen forventes ikke at påvirke parkeringsforhold.

De økonomiske konsekvenser

Finansieringsbehovet er i alt 115 mio. kr. (2014 p/l) og Teknik- og Miljøforvaltningen planlægger, at eksekveringen gennemføres i perioden 2014-17 jævnt for fordelingen i tabel 1 nedenfor.

Planlægning, eksekvering og løbende faglig kvalitetssikring vil kræve en ressourcemæssig indsats i Teknik- og Miljøforvaltningen svarende til 2,4 mio. kr. som afledt drift jf. tabel 1.

Beskæftigelseskonsekvenserne i Bygge- og Asfaltbranchen er erfaringsmæssigt 1,1 årsværk for hver investerede 1,0 mio. kr., eller 127 årsværk.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Program, forundersøgelser, projektering og udbud	8.000	15.000			8.000*
- Anlægsarbejder			60.000	32.000	
Anlægsudgifter i alt	8.000	15.000	60.000	32.000	8.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Afledt drift (løn)	600	600	600	600	
Afledte serviceudgifter i alt	600	600	600	600	

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

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Programmering igangsat	Primo 2014
Projektering afsluttet	Medio 2015
Udbud gennemført	Ultimo 2015
Anlægsbevilling givet	Ultimo 2015
Anlægsarbejder igangsat ^{*)}	2016
Sidste faciliteter ibrugtaget	2017

^{*)} Efter udarbejdelse af projektforslag bliver broerne opdelt i anlægsentrepriser til udførelse i henholdsvis 2016 og 2017.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er på alle bygværkerne udført general- eller særeftersyn med angivelse af skadesomfang.

Erfaringerne fra tidligere istandsættelser af nedslidte broer viser, at udgifterne til reparationsarbejder generelt bliver dyrere end estimeret i forbindelse med løbende general- og særeftersyn.

De forøgede udgifter opstår som følge af:

- Prisgrundlaget for reparationsarbejder er baseret på Vejdirektoratets standardpriser og tager ikke i tilstrækkeligt omfang højde for prisniveauet i København og komplikationer ved at arbejde i tæt bebygget område.
- Udviklingen af skader på nedslidte broer er accelererende.
- Hensyntagen til trafikafvikling i byen, omlægning af ledninger, støj og øvrige hensyn til naboer og andre eksterne parter.
- Omfanget af forundersøgelser, projektering og øvrige projektudgifter er underestimerede.

Der er i det indstillede budget medtaget reserver til dækning af de merudgifter, som Teknik- og Miljøforvaltningen må forvente på basis af tidligere erfaringer.

Erfaringerne viser også, at fastlæggelsen af reparationsarbejder er behæftet med betydelig usikkerhed. Hvis det viser sig, at udgifterne til reparation overstiger det forventede, eller at udgifterne til reparation for en bro overstiger udgifterne til udskiftning af denne, således at en eller flere broer skal udskiftes, så vil de indstillede broer inden for budgetrammen blive prioriteret i den rækkefølge, hvori de står.

Enkelte bygværker skal koordineres med øvrige større anlægsarbejder i byen. Dette kan få indflydelse på tidsplanen.

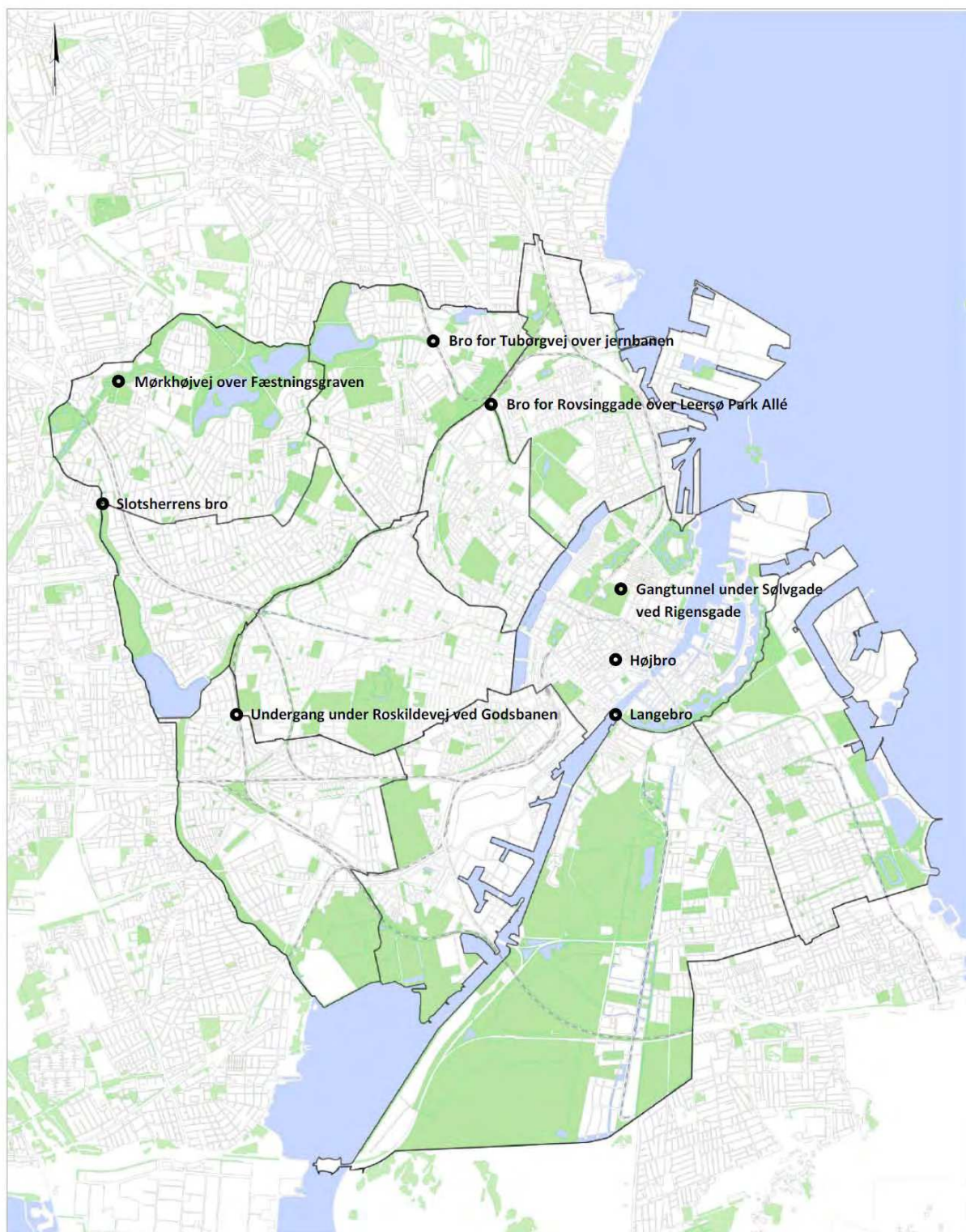
Tidligere afsatte midler

I forbindelse med fremrykning af TMU anlægsramme for 2016 fik området bevilliget 76 mio. kr. (2012 p/l) til udskiftning af Emdrupbroen og genopretning af 7 andre bygværker.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (2013 p/l)	2012
Fremrykning af TMU anlægsramme for 2016: Emdrupbroen og 7 andre bygværker (BR 31.05.2012), fratrukket støttemur for Ryvangs Allé og Gangbro over S-banen ved Husum Station	67.711
Ny gang- og cykelstibro ved Husum Station	8.500
Afsatte midler i alt	75.611

Genopretning af nedslidte broer – Pakke 2: Budget 2014





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 asfaldslidlag 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 afspærings- 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

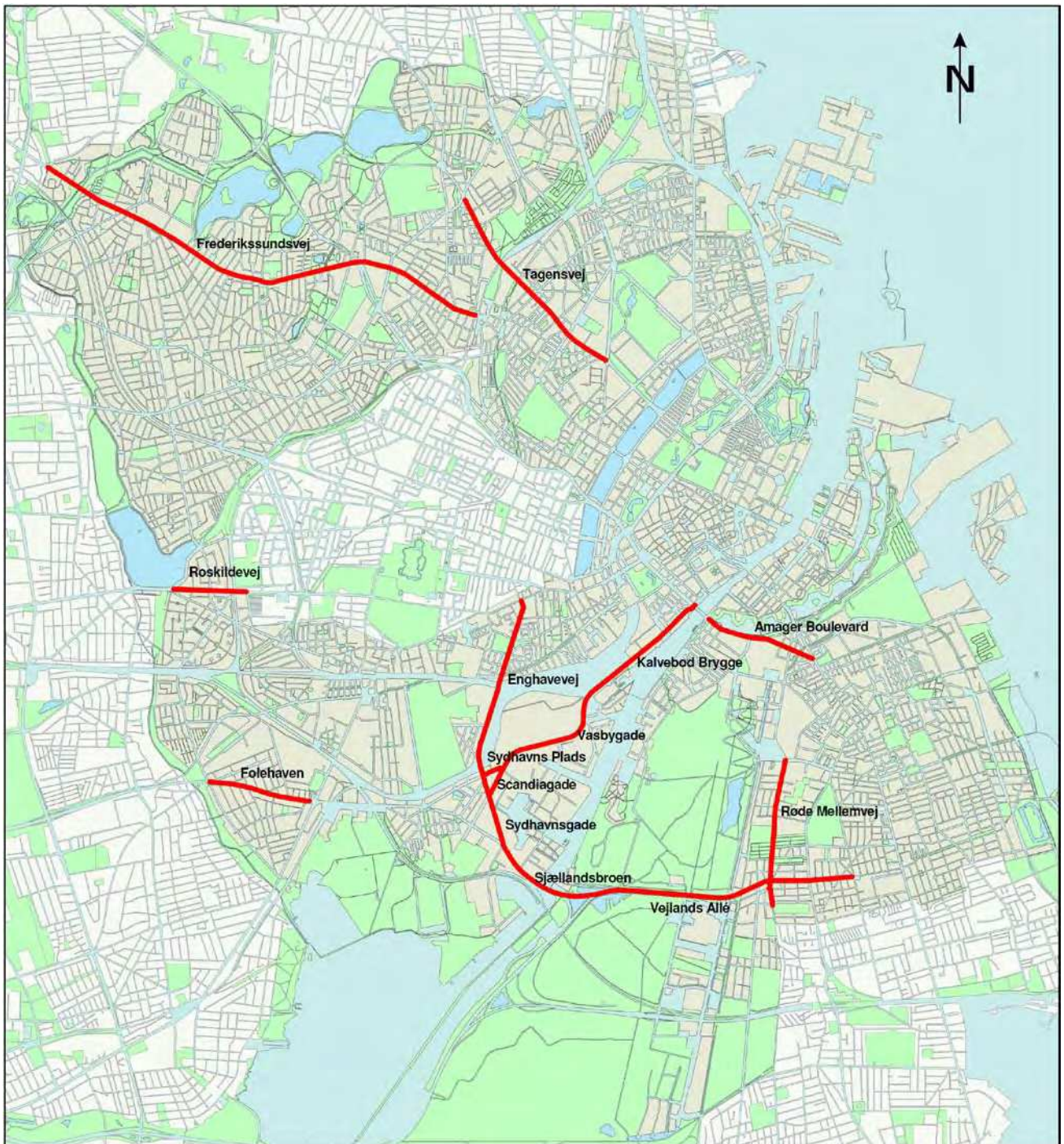
Et løft til vejene - pakke 2: Helhedsgenopretning af vejene

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

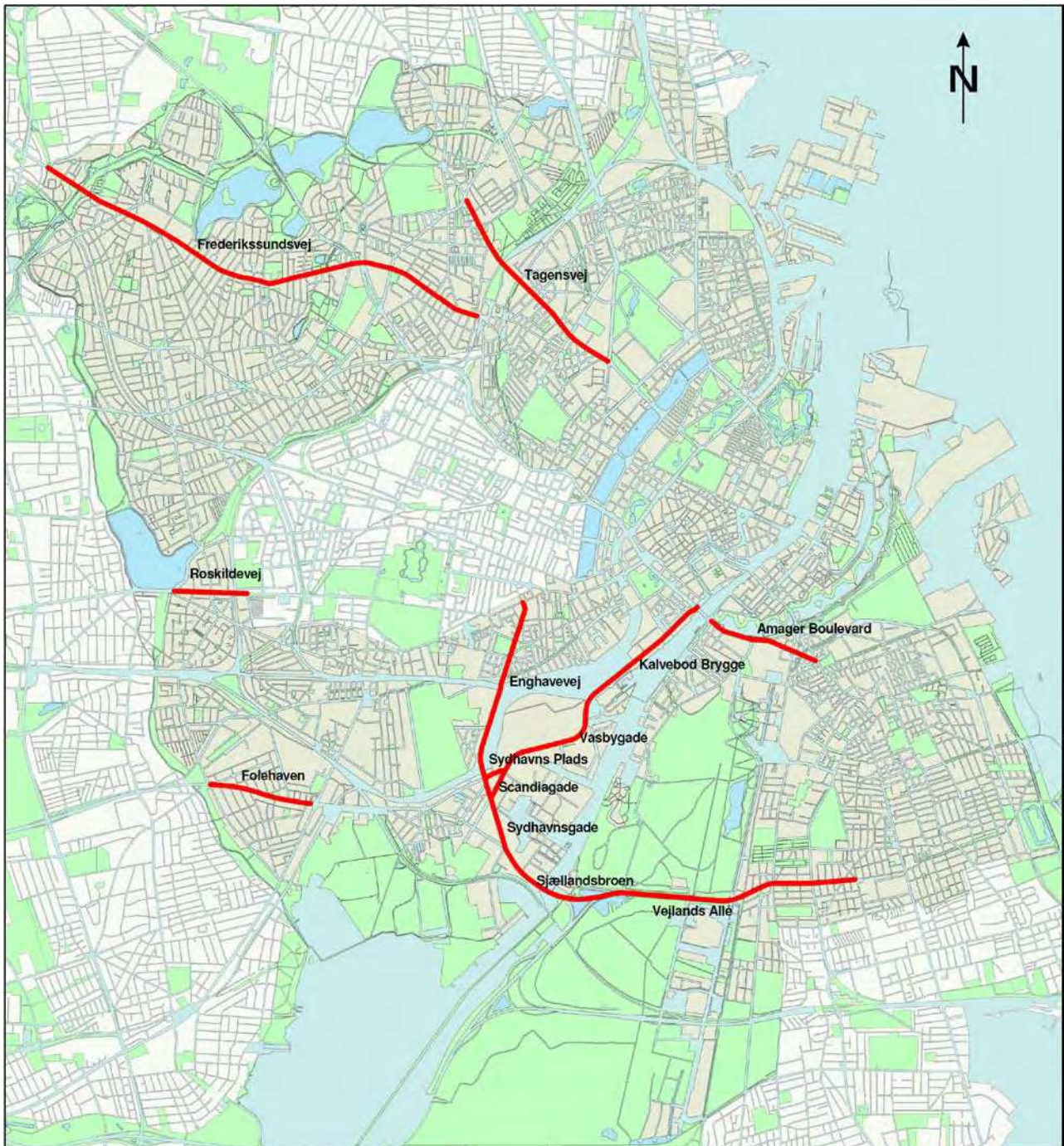
Helhedsgenopretning

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



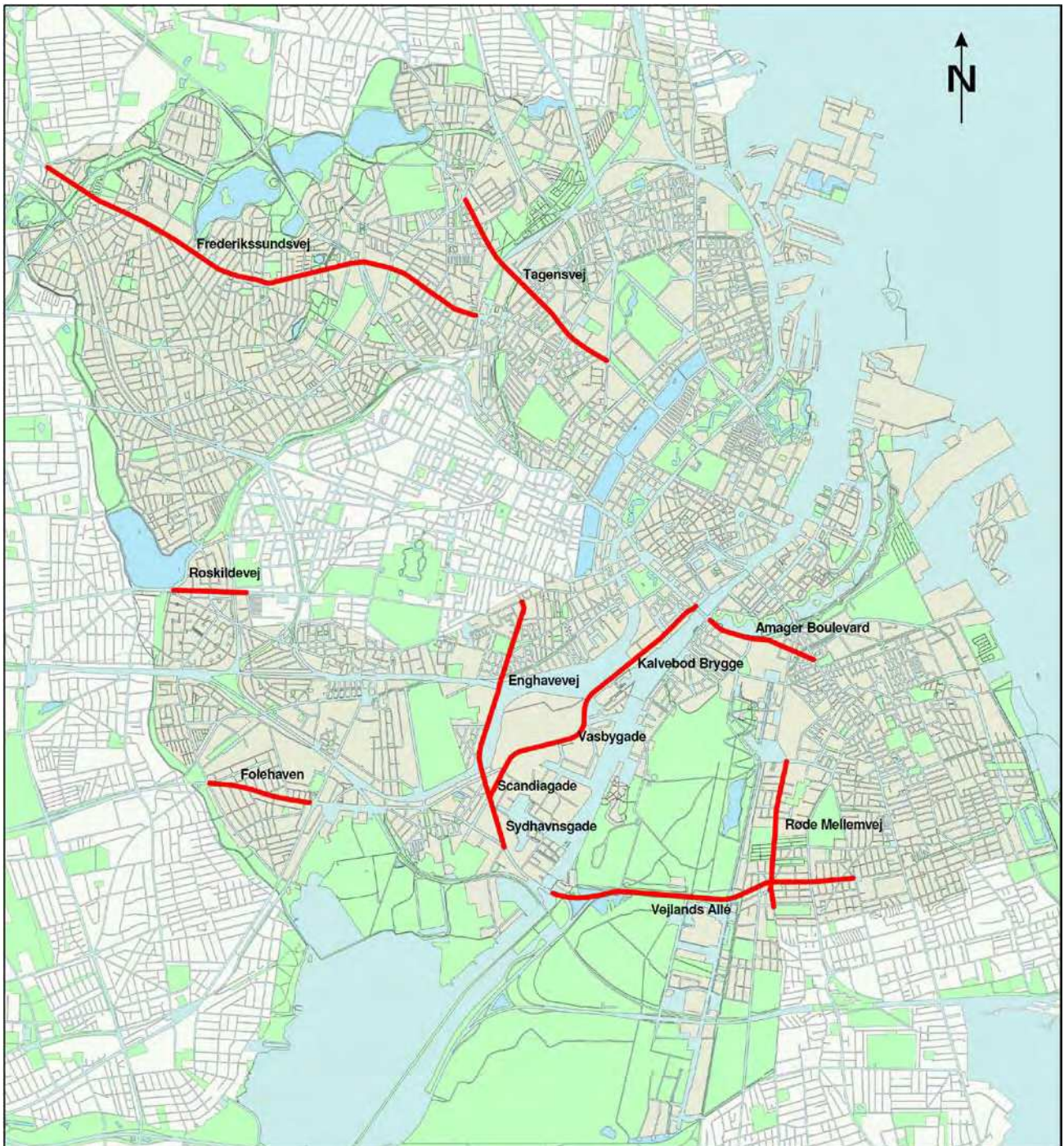
Helhedsgenopretning

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



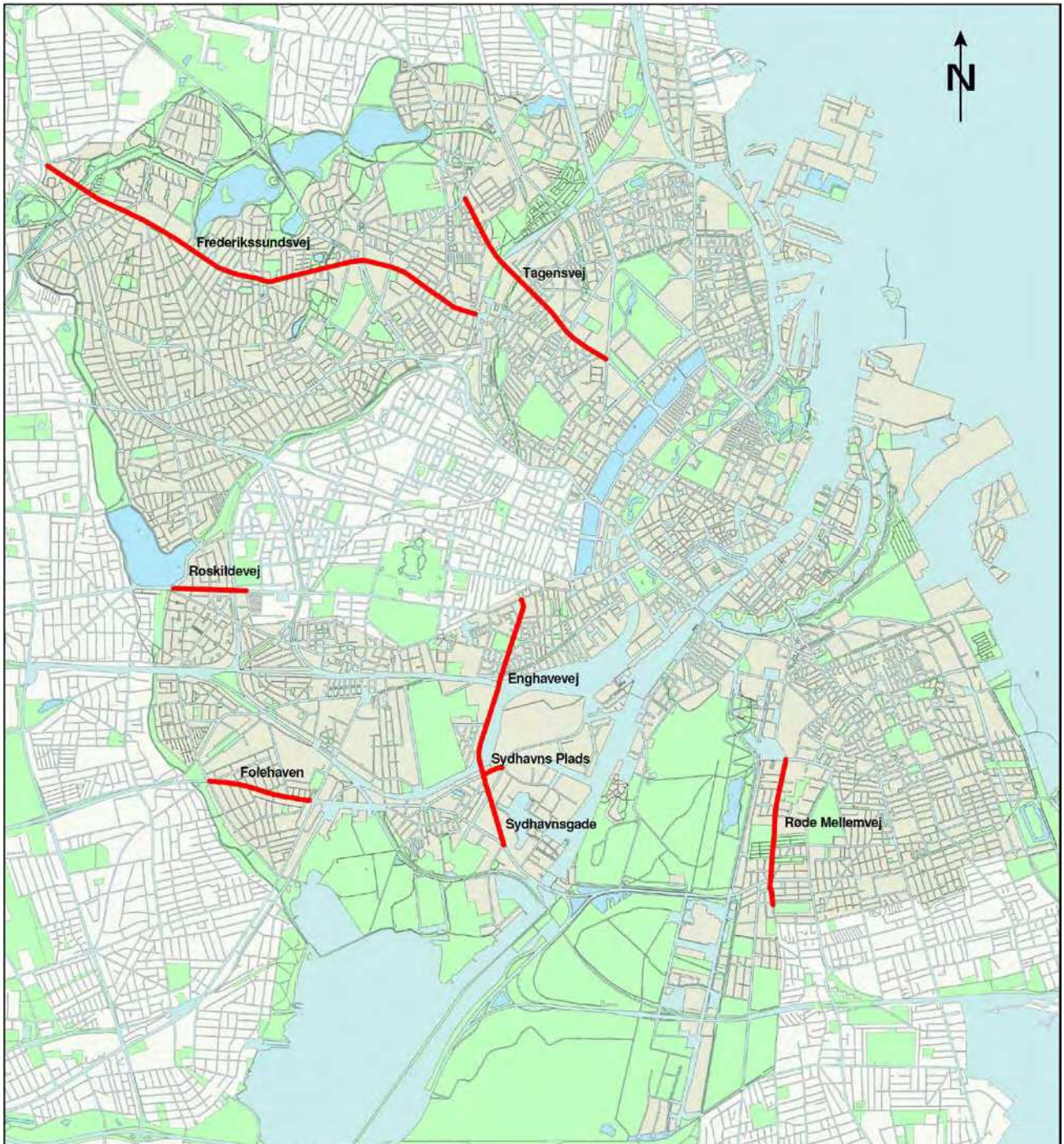
Helhedsgenopretning

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



Helhedsgenopretning

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





G11 - Genopretning af belægninger på Christiansborg Slotsplads

16-08-2013

Sagsbehandler
Britt Sternhagen

Tema: Klimatilpasning og genopretning mv.
Pakke:

Baggrund

Folketinget er på baggrund af en anbefaling fra Politiets Efterretningstjeneste ved at forberede en terrorsikring af Christiansborg Slot, som blandt andet indeholder opførelsen af en sikringsring langs med slotspladsens fortov. Folketinget har foreslået, at sikringsringen etableres ved hjælp af murelementer og steler langs med slotspladsens fortov, hvilket medfører, at et flere meter bredt bånd langs fortovet skal omlægges. Dette arbejde projekteres, udføres og finansieres af Folketinget, der her optræder som ”skadevolder” i forhold til det kommunale vejnet, da slotspladsen har status af offentlig vej.

Denne terrorsikring af Christiansborg Slotsplads er i øjeblikket til politisk behandling i Københavns Kommune. Såfremt ombygningen af Christiansborg Slotsplads godkendes, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det vil være hensigtsmæssigt at genoprette den resterende del af slotspladsen.

Slotspladsen trænger til en genopretning, da belægningen er gammel og har betydelige og uens sætninger. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer derfor, at det vil være rettidig omhu at gennemføre en genopretning af pladsen sammen med Folketingets etablering af sikringsringen. Den del af slotspladsen, som ikke berøres af Folketingets sikringsarbejde, vil ellers fremstå nedslidt og forsømt. Ved at gennemføre de to projekter på samme tid undgås samtidig, at slotspladsen skal opgraves to gange, ligesom der vurderes at være en økonomisk besparelse for Københavns Kommune.

Indhold

Det foreslås, at såfremt Folketingets terrorsikring af Christiansborg Slotsplads godkendes af Københavns Kommune, gives der midler til en genopretning af den resterende del af slotspladsen. Formålet er at sikre, at hele slotspladsen fremstår ensartet og vedligeholdt.

Genopretningen omhandler ca. 7.000 m² historisk granitbelægning, hvor materialerne i størst muligt omfang genanvendes.

Folketinget er bygherre på genopretningen af den historiske belægning på slotspladsen, som berøres i forbindelse med terrorsikringen langs slotspladsen, mens kørebanen på Christiansborg Slotsplads genoprettes af Københavns Kommune i forbindelse med Genopretningspakke 0.

Det er hensigten, at Folketinget står for projektering, udbud og anlæggelse af hele slotspladsen, hvis der bevilliges midler til projektet.

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering og udførelse	4.800				4.800*
Anlægsudgifter i alt	4.800				4.800*

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

Beskæftigelseseffekt

Beskæftigelseseffekten af projektet estimeres til 6,2 årsværk.

Tidsangivelse

Det er hensigten, at Folketinget står for projektering, udbud og anlæggelse. Folketinget har netop valgt en totalrådgiver, der nu skal til at udarbejde projektet. Efter forprojekteringen skal der vælges entreprenører, og først herefter kan en endelig tidsplan fastlægges. Københavns Kommune kan først rette henvendelse til Folketinget med ønske om at inddrage genopretning af slotspladsen i kontrakten, når der er sikret midler til denne del.

Der er på nuværende tidspunkt givet tilladelse til at gennemføre en midlertidig sikring med granitsten på slotspladsen, og denne tilladelse udløber december 2014. Det betyder, at der skal være udarbejdet og godkendt et projekt for den permanente sikring inden udgangen af 2014.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Anlægsbevilling givet	Oktober 2013
Forprojektering afsluttet	Ultimo 2013
Udbud gennemført af Folketinget	Primo 2014
Anlægsbevilling overføres i rater til Folketinget	2014
Opførelse igangsat	Primo 2014
Opførelse afsluttet	Ultimo 2014
Facilitet ibrugtaget	Ultimo 2014/ Primo 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens erfaring fra det hidtidige samarbejde med Folketinget, at der er en risiko for, at processen kommer til at tage længere tid end forventet. Forsinkelser kan både få indflydelse på realiseringstidspunktet, og eftersom den angivne pris på 4,8 mio. kr. er baseret på senest indhentede priser fra byggebranchen, også på den endelige pris.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til en genopretning af belægningen.

**Naturpleje i Utterslev Mose og på Amager Fælled (G12)**

20.03.2013

*Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.**Pakke:*

Sagsbehandler

Linnea Fosdal

**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	NEJ

Baggrund

Utterslev Mose og Amager Fælled er Københavns største og vigtigste naturområder og bliver dagligt brugt af mange af byens borgere. Områdernes naturkvalitet og rekreative værdi er faldende, på grund af tilgroning med krat, ensartede græsser og aggressive invasive arter. Konsekvensen er en fattigere flora og fauna og reduceret tilgængelighed og udsyn fra stierne. Dermed forringes borgernes mulighed for varierede naturoplevelser og flere borgere vil opleve områderne som uoverskuelige og utrygge. Denne udvikling vil fortsætte, hvis der ikke iværksættes naturpleje. Projektet kan sammen med det store samarbejdsprojekt om sammenhængende naturpleje for Amager Fælled, Vestamager, Kongelunden og kysten i Dragør få stor betydning for Københavns tiltrækningskraft som grøn hovedstad.

Parallelt med den dalende naturkvalitet er der et stigende ønske blandt byens borgere om adgang til naturoplevelser. Det dokumenteres bl.a. i IFRO rapporten *Værdisætning af bykvaliteter* fra Københavns Universitet, der viser, at københavnere er villige til at betale en højere pris for en bolig, hvis den ligger naturnært. Generelt ses det, at en bolig stiger med op til 10 % pr. 10 ha. bynært naturareal, der findes inden for cirka 500 m.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at gennemføre et naturplejeprojekt over fire år for at øge natur- og

oplevelseskvaliteterne i kommunens grønne områder, primært i Utterslev Mose og på Amager Fælled. Projektet består af tre uafhængige delelementer:

- Oprettelse af naturplejeteams
Oprettelse af 2 naturplejeteams á 7 medarbejdere. Holdene skal varetage forskellige naturplejeopgaver, som ikke kan varetages af den daglige drift, såsom græsslåning med le, nænsom kratrydning og bekæmpelse af invasive arter. Indsatsen vil være fokuseret på Amager Fælled og i Utterslev Mose, som begge ligger i forbindelse med udsatte byområder. Naturplejeteamene kan være med ansatte på særlige vilkår. Indsatsen er meget arbejdskraftintensiv, da ca. 70 % af beløbet går til løn.
Samlet udgift: 10 mio. kr. pr. år i alt 40 mio. kr.
- Dyregræsning
Etablering af græsning på op til 50 ha. i naturområderne Amager Fælled og Utterslev Mose. Græsningen vil modvirke tilgroning med krat og invasive arter og skabe grundlag for højere biodiversitet og mere varieret natur. Samtidig øger tilstedeværelsen af græssende dyr også i sig selv områdets oplevelsesværdi for borgerne. Græsningen kan med stor fordel videreføres udover projektets levetid.
Samlet udgift: 2 mio. kr.
- Etablering af faunapassager i Utterslev Mose
Faunapassager vil bidrage til at opretholde og sprede bestande af truede dyrearter som spidssnudet frø.
Samlet udgift: 1,5 mio. kr.

Til at gennemføre projektet skal der ansættes en faglig projektleder i en 4-årig projektstilling. Projektlederen skal være ansvarlig for projektets planlægning og fremdrift, den faglige forankring og kvalitetssikring af naturplejen samt dokumentation og evaluering af indsatsen.

Teknik- og Miljøforvaltningen oplever desuden, at interessen for naturpleje og varierede naturoplevelser er stor. Det kommer blandt andet til udtryk gennem mange henvendelser fra frivillige borgere, som ønsker at udføre naturpleje i Københavns naturområder. Derfor foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen at involvere lokaludvalgene i de pågældende områder for at engagere lokale borgere.

Projektet vil desuden egne sig til at lave en beskæftigelsesindsats rettet mod særligt udsatte på arbejdsmarkedet, da opgaver er arbejdskraftintensive men ikke kræver særlige forudsætninger.

Indsatsen kræver ikke nedlæggelse af parkeringsarealer.

De økonomiske konsekvenser

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Etablering af faunapassager		1.500			
- Naturplejeteams (inkl. køretøjer, mandskabsfaciliteter, lønudgifter)	7.000	11.000	11.000	11.000	7.000*
- Dyregræsning	500	500	500	500	500*
Anlægsudgifter i alt	7.500	13.000	11.500	11.500	7.500*

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

Beskæftigelseeffekt

De samlede 43,5 mio. kr. til anlægsudgifter genererer ca. 56,5 årsværk jf. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Tidsangivelse

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering af naturplejeteams	Januar 2014
Anlægsbevilling givet	Februar 2014
Ansættelser gennemført	Marts 2014
Projekt igangsat	Marts 2014
Projekt afsluttet	December 2017
Forprojektering af dyregræsning	Februar 2014
Udbud gennemført	Marts 2014
Anlægsbevilling givet	April 2014
Projekt igangsat	April 2014
Projekt afsluttet	December 2017
Forprojektering af faunapassager	Juni 2015
Udbud gennemført	August 2015
Anlægsbevilling givet	September 2015
Opførelse igangsat	Oktober 2015
Opførelse afsluttet	November 2015
Projekt afsluttet	December 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være væsentlige risici ved projektet.



Genopretning af vandmiljøet i Utterslev Mose (G13)

22.05.2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler

Lisbeth Gervin

Baggrund

Utterslev Mose er et af Københavns største og mest betydningsfulde naturområder. Området har et rigt dyre- og planteliv og giver københavnernes mulighed for at komme ud og få naturoplevelser i et omfang, som er helt unikt for storbyer som København.



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Utterslev Moses nuværende tilstand beskrives i statens vandplaner (udkast) som ”dårlig økologisk tilstand”. Ifølge planen skal mosen nå tilstanden ”god økologisk tilstand” senest i 2027. Målopfyldelsen indebærer først og fremmest en nedbringelse af fosforindholdet i søen.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en plan for opnåelse af målet allerede i 2018, som foreligger i udkast ”Vandhandleplan for Københavns Kommune – Den blå by”. Dette er således et højere ambitionsniveau end i statens vandplaner. Planen blev anbefalet af Teknik og Miljøudvalget til godkendelse i Borgerrepræsentationen i december 2012. Sagen blev imidlertid taget af dagsordenen, fordi statens vandplaner blev kendt ugyldige umiddelbart forinden, men planen forventes vedtaget primo 2014, så snart statens vandplaner er vedtaget (i høring indtil december 2013).

Teknik- og Miljøudvalget har derudover på mødet den 21. januar 2013 drøftet ambitionsniveauet for arbejdet med vandmiljøet i Utterslev Mose og tilkendegivet sin tilslutning til Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til ambitionsniveau. Ambitionsniveauet er i overensstemmelse med udkastet til vandhandleplan.

Nedenfor beskrives planens genopretningstiltag, som alle er en del af vandhandleplanen.

Indhold

Generel forundersøgelse

Som en generel forundersøgelse gennemføres en undersøgelse af sedimentmængde og -indhold samt undersøgelse af fiskesammensætningen og -biomassen.

Pris: 1 mio. kr.

Oprensning af Fæstningskanalen og Nordkanalen/Søborghus Rende

For at nå målet om ”god økologisk tilstand” gennemføres en oprensning af Fæstningskanalen og Nordkanalen/Søborghus Rende. Oprensningerne er vigtige for tilstanden i Utterslev Mose, idet der til stadighed føres forurening (næringsstoffer med videre) til mosen fra disse ”slampukler”.

Pris: 30 mio. kr.

Biomanipulation

Der gennemføres en biomanipulation, dvs. opfiskning af fredfisk (”skidtfisk”). Biomanipulation er et relativt ”sikkert” og billigt indgreb, der som regel giver et hurtigt resultat i form af klart vand. Resultatet er desværre ikke blivende, med mindre også næringsstofindholdet (fosfor) ligger lavt (jf. næste punkt).

Pris: 4 mio. kr.

Sedimentbehandling

Der gennemføres en binding af fosfor til sedimentet for at reducere indholdet i søvandet. Det er ikke hensigtsmæssigt at fjerne sediment fra hele mosen, derfor foreslås en kemisk behandling af sedimentet i stedet. Forundersøgelsen skal vise, hvilken behandling som er den mest egnede. Evt. ”pletvis” fjernelse af sediment.

Pris: 6 mio. kr.

De økonomiske konsekvenser

For at gennemføre alle de beskrevne tiltag i Utterslev Mose er der samlet set behov for ca. 41 mio. kr. I tabel 1 er den samlede udgift fordelt på aktiviteter og år.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Generel forundersøgelser af sedimentforekomst og -indhold</i>	1.000				1.000*
<i>Forundersøgelse - oprensning</i>		1.000			
<i>Oprensning af sediment i Nordkanalen</i>		7.000	7.000		
<i>Forundersøgelse- oprensning</i>		1.000			
<i>Oprensning af sediment i Fæstningskanalen</i>			14.000		
<i>Opfiskning i Utterslev Mose</i>			2.000	2.000	
<i>Forundersøgelse</i>			1.000		
<i>Fosforfældning/fjernelse i Utterslev Mose</i>				5.000	
Anlægsudgifter i alt	1.000	9.000	24.000	7.000	1.000*

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

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
<i>Forundersøgelse af sedimentforekomst og -indhold</i> - Afsluttet	December 2014
<i>Oprensning af sediment i Nordkanalen</i> - forundersøgelse/udbud afsluttet - Oprensning afsluttet	Juni 2015 December 2016
<i>Oprensning af sediment i Fæstningskanalen</i> - Forundersøgelse afsluttet - Oprensning afsluttet	December 2015 December 2016
<i>Fiskeundersøgelse Utterslev Mose</i>	Juli-august 2016
<i>Opfiskning Utterslev Mose</i>	August 2016
<i>Opfiskning Utterslev Mose</i>	August 2017
<i>Fosforfjernelse Utterslev Mose</i> - Forundersøgelse afsluttet - Fosforfjernelse gennemført	December 2016 December 2017

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg, resulterer oprensningen af Utterslev Mose i 53,3 årsværk.

Risikovurdering

Genopretningen af vandmiljøet i Utterslev Mose vurderes af have en moderat risiko. Genopretningsprojektet foretages over længere tid med flere enkeltstående tiltag, der er tidsmæssig afhængig af hinandens rækkefølge. Dette alene udløser en usikkerhed på

tidsplanen, idet tidsrækkefølgen er vigtig. Sker der en ændring i en af de planlagte aktiviteter, har det indflydelse på de øvrige aktiviteter og dermed på den overordnede tidsplan for projektet:

- Det er vigtigt for en varig effekt, at sedimentfjernelsen er foretaget før opfiskningen finder sted.
- Varig effekt af sedimentfjernelsen i Fæstningskanalen/ Nordkanalen er til dels afhængig af, at nabokommunerne nedsætter deres overløb fra kloaksystemet. I værste fald kan det ske, at der skal oprensnes en (dog meget mindre) del senere. Både Gladsaxe og Gentofte kommuner har allerede planlagt en mindre reduktion i gældende spildevandsplaner, men desværre langt fra nok. Teknik- og Miljøforvaltningen er i dialog med Gladsaxe Kommune om yderligere reduktion af overløb, og Gladsaxe Kommune er gået ind på at accelerere processen, men dog ikke helt i det ønskede tempo. Derfor vil Københavns Kommune afvente med oprensningen af Fæstningskanalen til 2015 og 2016 for at sikre koordinering med Gladsaxe og Gentofte kommuner. Derudover indgår reduktion af overløb i målsætningen for det nystartede kommunale samarbejde omkring klimatilpasning.

En mindre usikkerhed på det økonomiske overslag er, at metoden til fosforbinding/ fosforfjernelse ikke er endeligt planlagt.

Der er imidlertid en chance for, at der kan opnås besparelse på sedimentfjernelsen. Kalvebod Miljøcenter er interesseret i at gennemføre et pilotprojekt med deponering af slam fra Nordkanalen allerede i 2013-2014 og dette forsøg kan muligvis munde ud i nogle meget fordelagtige deponeringsmuligheder. I bedste fald kan budgettet for oprensningen af slam reduceres med 15 mio. kr., hvilket vil give et samlet budget på i alt 26 mio. kr. En afklaring af dette vil tidligst ligge i slutningen af 2014.

Tidligere afsatte midler

Der blev i 1990'erne afsat ca. 200 mio. kr. (takstfinansieret) til reduktion af overløb fra kloakken fra Københavns Kommune. Derudover blev udløbet fra mosen omlagt og den øverste del af Søborgehus Rende restaureret i 2008 for ca. 5 mio. kr. (skattefinansieret).



Det Grønne P-hus (G14)

14-08-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Det Grønne P-huset, som er placeret på Indre Nørrebro (Blågårdsgade/Åboulevarden), er i dårlig stand, selvom anlægget kun er ca. 6 år gammelt. Hertil kommer, at P-huset ikke på alle måder er hensigtsmæssigt indrettet. Der er tale om en blanding af bygningsmæssige problemstillinger, der dels kan henføres til en på nogle områder uhensigtsmæssig konstruktion, byggefejl og begrænset vedligeholdelse.

Der er gennemført en teknisk gennemgang af bygningen, der har afsløret synlige fejl og mangler og behov for fysiske bygningsændringer for ca. 11,8 mio. kr. Entreprenøren meddelte i efteråret 2012, at han hverken agter at udbedre fejl og mangler eller at betale herfor (ca. 4,0 mio. kr. af de 11,8 mio. kr.). Derfor blev det besluttet at rejse en voldgiftssag med henblik på at få entreprenøren til enten at udbedre skaderne eller betale en erstatning således, at kommunen kunne hyre en anden entreprenør til at udbedre skaderne. Med udsigten til en voldgiftssag valgte entreprenøren at erklære sig konkurs. Det Grønne P-hus vil derfor generere en del meromkostninger i 2013 og årene frem – både i form af anlægsomkostninger til ombygninger og som løbende driftsomkostninger.

Efter entreprenørens konkurs blev der gjort krav gældende over for den tidligere medejer af parkeringshuset, idet Teknik- og Miljøforvaltningen er af den overbevisning, at salget af hans ejerandel er sket vel vidende, at bygningen er behæftet med fejl og mangler. Sælger mener imidlertid, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke er foreholdt adgang til disse oplysninger – hvilket ikke kan modbevise –

og derfor kunne have haft det fulde kendskab til forholdene. Derimod frigav sælger, mens salgsprocessen fandt sted, en garantisum til entreprenøren uagtet hans kendskab til skaderne. Der er på den baggrund indgået et forlig, hvorefter Teknik- og Miljøforvaltningen modtager en godtgørelse på kr. 353.200, svarende til 50 % af garantisummen. Beløbet er indtægtsført i 2013.

Indhold

Det Grønne P-hus ønskes renoveret, så de konstaterede skader, fejl og mangler udbedres og indretningen gøres ved samme lejlighed mere hensigtsmæssig med henblik på at undgå såvel fremtidige skader som naboklager over lysgener m.v. Hvis ikke byggefejl og skader udbedres, vil det være nødvendigt inden for en kort årrække at lukke dele af Det Grønne P-hus og på sigt kan det blive nødvendigt at nedrive anlægget. De 215 parkeringspladser, der er i Det Grønne P-hus, risikerer derfor at forsvinde, hvis bygningen ikke længere kan benyttes. Parkeringsstrykket i området er i forvejen stort – specielt i aftentimerne med beboerparkering – og uden de mange pladser i Det Grønne P-hus, vil parkeringssituationen i området gå fra presset til uholdbar, ikke mindst for beboerne.

Det er tillige nødvendigt fremover at øge den løbende årlige vedligeholdelse. Bygningens konstruktion og kvalitet medfører, at der fremadrettet vil være et væsentligt større behov for løbende vedligeholdelse end normalt for sådanne bygninger. Formålet med den øgede løbende vedligeholdelse er at forebygge bygningsskader og dermed undgå nye omfattende og kostbare istandsættelser. Skulle Teknik- og Miljøforvaltningen, i fremtiden, overveje køb/overtagelse af private parkeringsanlæg, vil forvaltningen sikre sig fornødent kendskab til anlæggets stand, ved bestilling af uvildig undersøgelse, inden et evt. køb.

Genopretning af Det Grønne P-hus skal sikre, at de parkeringspladser, som p-huset rummer, fortsat kan benyttes. Parkeringspladser der, udover at være en service for byens borgere, fjerner biler fra gadeplan. Belægningsprocenten var i marts 2013 på eftermiddage på 82 % og efter kl. 22.00 på 100 %.

De økonomiske konsekvenser

Renovering af Det Grønne P-hus er en anlægsopgave og de øgede løbende driftsudgifter skal ses i sammenhæng med anlægsopgaven.

I perioden, hvor renoveringen står på, vil de eksisterende p-pladser ikke alle kunne benyttes. Når renoveringen er tilendebragt vil de oprindelige 215 p-pladser atter kunne benyttes. Omvendt er der på sigt et tab på 215 p-pladser i blå zone, hvis der ikke gennemføres en renovering af Det Grønne P-hus.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>						
- Renovering		7.200	4.600			1.000*
Anlægsudgifter i alt		7.200	4.600			1.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Løbende vedligehold				300	300	
Afledte serviceudgifter i alt				300	300	

Note: *-markeringer betyder, at der fra bevillingen i 2014 ønskes givet et beløb som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Der er beregnet yderligere 300.000 kr. i vedligeholdelsesudgifter til parkeringshuset efter endt renovering. De afledte serviceudgifter til løbende vedligehold vil fortsætte i hele Det Grønne P-hus levetid.

Beskæftigelseeffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseeffekt på ca. 15 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Forundersøgelse er i realiteten gennemført i forbindelse med den tekniske gennemgang af bygningen.

Renoveringen kan forventes igangsat umiddelbart efter afslutning af udbudsrunderen. Renoveringen forventes at tage 6-12 måneder og anlægget kan tages i brug i fuldt omfang umiddelbart efter.

Det afledte driftsprojekt løber fra afslutning af renoveringen og i årene frem.

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Er afsluttet
Udbud gennemført	Juni 2014
Anlægsbevilling givet	-
Udførelse igangsat	Oktober 2014
Udførelse afsluttet	Maj 2015
Facilitet ibrugtaget	Juni 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Forundersøgelsen har konstateret synlige fejl og mangler. Der er naturligvis en risiko for, at der opdages yderligere skjulte fejl og mangler under renoveringen. Der er taget højde for dette ved at tillægge byggesummen et beløb, svarende til 20 % af entrepriseudgiften, til uforudsete udgifter. Tidsplanen kan af samme årsager blive forsinket, hvis mængden af skjulte fejl og mangler, der

skal udbedres, er væsentlig større end først antaget. Er mængden af skjulte fejl og mangler væsentlig større end først antaget, vil problemstillingen blive lagt op til Teknik og Miljøudvalget i en ny indstilling.



Implementering af skybrudsløsninger (G15)

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

3. april 2013

Sagsbehandler
Jan Rasmussen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog i december 2012 Skybrudsplanen for Københavns Kommune.

Med vedtagelsen blev det samtidigt besluttet, at der skal udarbejdes en konkretisering af skybrudsplanen på bydelsniveau. Konkretiseringen (i form af i alt 8 planer for Skybrudsoplandene) skal vise hovedgrebene i løsningerne og den tilhørende økonomi. Eftersom konkretiseringen af Skybrudsplanen er under udarbejdelse, er det vanskeligt på nuværende tidspunkt at kvantificere ressourcebehovet for den kommunale andel.

Når den politiske behandling af skybrudskonkretiseringer er fuldført, herunder fastlæggelse af prioritering og tidshorizont for implementering, vil det præcise behov for kommunal medfinansiering af klimatilpasningsløsninger i de kommende år kunne fastlægges og indgå fremadrettet i de årlige budgetforhandlinger.

Ifølge et nyt regelgrundlag finansieres en række klimatilpasningsløsninger, hvor der gøres brug af overfladeløsninger som eksempelvis skybrudsveje, som en kombination mellem forsyningselskabernes takstmidler og kommunernes skattemidler. For at kunne påbegynde implementering af skybrudsløsninger er det derfor en forudsætning, at der afsættes kommunale budgetmidler sideløbende med HOFOR's takstmidler. Derfor er det afgørende, at Københavns Kommune reserverer midler, der kan indgå i

samfinansiering med HOFOR's takstmidler forud for en konkretisering af Skybrudsplanen.

Indhold

Alle planerne for Skybrudsoplandene forventes vedtaget i perioden efterår 2013- forår 2014. Derved vil det blive muligt at påbegynde projektering og anlæg af projekter i forbindelse med vedtagelsen af de højest prioriterede skybrudsoplande, der færdigbehandles politisk i 2013. For at sikre en hurtig igangsættelse af projekter efter vedtagelsen søges der derfor om 10 mio. kr. via dette budgetønske.

Hvilke projekter, der skal finansieres via disse 10 mio. kr., afhænger derfor af den politiske beslutning i efteråret 2013, hvor der tages stilling til, hvilke konkrete skybrudsprojekter der skal igangsættes efterfølgende.

Det vil primært dreje sig om projekter i på henholdsvis Vesterbro/Ladegårds Å, Indre By samt Østerbro. I Indre by vil det være mindre projekter om udledning af regnvand til havnen fra dybdepunkter samt justeringer af vejprofiler mv. På Østerbro og Vesterbro/Ladegårds Å vil det primært handle om forundersøgelser til de større projekter, som forventes principielt godkendt som eksempelvis en evt. vandstandssænkning af Skt. Jørgens Sø eller en stor rørledning, som kan lede vandet ud under Vesterbro til havnen.

De økonomiske konsekvenser

Der søges om 10 mio. kr. til implementering af klimatilpasningsplanen.

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	5.000	5.000			5.000*
Anlægsudgifter i alt	5.000	5.000			5.000*

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

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	*
Udbud gennemført	
Anlægsbevilling givet	
Anlægsbevilling overført til KEjd	
Opførelse igangsat	
Opførelse afsluttet	
Facilitet ibrugtaget	

*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.

* Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at udarbejde en egentlig tidsplan for anlæg, grundet den igangværende proces vedrørende konkretisering af Skybrudsplanen.

En tidsplan for anlægsprocessen, vil være afhængig af, hvilke forslag der uarbejdes for de enkelte oplande samt den politiske behandling og prioritering. Herudover er aktiviteterne på klimatilpasningsområdet direkte relateret til den igangværende Spildevandsplan 2013, der forventes at blive behandlet i Teknik- og Miljøudvalget i 2013.

Når konkretiseringen af Skybrudsplanen er vedtaget og Spildevandsplanen ligeså, vil tidsplanen for anlægsprojekterne kunne udarbejdes

Beskæftigelseseffekt

Beskæftigelseseffekten af projektet estimeres til 13 årsværk.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være væsentlige risici på nuværende tidspunkt.

Tidligere afsatte midler

Table 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2010:					
”Kickstart København”:					
Budgetaftale 2011:					
”KBH i Vækst”					
Budgetaftale 2012:		3.000	5.000	7.000	
Overførselssagen for 2012 til 2013:					
Budgetaftale 2013:			500	6.000	2.100
Afsatte midler i alt		3.000	5.500	13.000	2.100
Heraf forbrugt		2.000			



Akut reparation af defekte vejbrønde (G16)

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.
Pakke:



8. august 2013

Sagsbehandler
Louise Hvingtoft Hansen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	nej

Baggrund

Der har efter det store skybrud den 2. juli 2011 været meget fokus på, hvorvidt byens afvandingssystemer er funktionsdygtige.

Teknik- og Miljøforvaltningen har konstateret, at der er en række steder i byen, hvor der er et særligt akut behov for reparation af vejbrønde. Det drejer sig om ca. 2 % af kommunens i alt ca. 45.000 vejbrønde, i alt omkring 900, som bør repareres snarest.

Vejbrøndenes funktion er at lede "hverdagsregn" væk fra vejene. Når brønde er defekte, står der derfor vand på vejene efter regnskyl. Det kan i sommerperioden medføre farlig akvaplaning for biler og giver endvidere generende opsprøjt på fodgængere og cyklister. Stående vand på cykelstierne virker også som en indsnævring af deres bredde, og der kan opstå farlige undvigemanøvrer, når cyklisterne søger udenom. Om vinteren kan vandet endvidere give farlige situationer, når dette fryser til is. Defekte vejbrønde skaber ligeledes grobund for rottereder, og kan være en medvirkende årsag til oversvømmede kældre.

Teknik- og Miljøforvaltningen har de seneste år i samarbejde med HOFOR fået foretaget TV-inspektioner af stikledninger til vejbrønde med henblik på at indsamle data om deres tilstand. Der opnås således løbende et stadigt bedre kendskab til de enkelte brøndes tilstand.

Indhold

Der søges om 25 mio. kr. til akut reparation af de ca. 10 % af de defekte brønde svarende til ca. 900, som skaber de største gener for borgerne. De defekte vejbrønde identificeres ved at sammenholde oplysninger fra registreringer ved de rutinemæssige brøndsug med data fra HOFOR's TV-inspektioner.

Budgetønsket om akut reparation af defekte vejbrønde koordineres med skybrudsplanen. Det vil sige, at på veje, som ikke er udpeget til skybrudsvej, og hvor afkoblingen af vejvand ikke bliver aktuel, kan reparationen påbegyndes straks.

Budgetønsket understøtter genopretningsplanen "Et løft til vejene". Det vurderes i regi heraf, at i alt omkring 1/5 af byens ca. 45.000 brønde svarende til ca. 9000 inden udgangen af 2022 vil have behov for genopretning til en samlet udgift på 250 mio. kr.

Budgetønsket påvirker ikke parkeringsforhold.

De økonomiske konsekvenser

Finansieringsbehovet er vurderet til i alt 25 mio. kr. (2014 p/l) og Teknik- og Miljøforvaltningen planlægger, at eksekveringen gennemføres i perioden 2014-16 i overensstemmelse med fordelingen i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektledelse, projektering, udbud, byggeledelse af reparation af vejbrønde	1.000	1.000	1.000		1.000*
- Reparation af vejbrønde	7.000	8.000	7.000		7.000*
Anlægsudgifter i alt	8.000	9.000	8.000		8.000*

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

Budgetønsket i sin nuværende størrelse vil kunne give akut reparation på 10 % af de defekte brønde. Beløbet kan skaleres op eller ned, idet det skal bemærkes, at akut reparation på 1 % af de defekte brønde koster 12,5 mio. kr.

Beskæftigelseseffekt

De beskæftigelsesmæssige konsekvenser vurderes, ud fra det erfaringsmæssige grundlag i bygge- og asfaltbranchen, at være 1,1 årsværk for hver investeret 1 mio. kr., eller 27,5 årsværk på dette projekt.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Programmering igangsat	Januar 2014
Frigivelse af midler i overslagsårene	August 2014
Udførelse starter	Ultimo 2014
Udførelse afsluttet	December 2016
Facilitet ibrugtaget	December 2016

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der kan være en mindre risiko forbundet med reparationsarbejdet, såfremt dette ikke koordineres ordentligt med skybrudsplanen og ledningsejere, hvorfor dette arbejde vil blive prioriteret. Desuden kan reparationerne give lettere gener for borgerne i kraft af trafikafviklingen.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget midler til akut reparation af vejbrønde.



Trafiksanering Holmen og Christianshavn (G17)

8. aug 2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler

Jens. Chr. Højgaard

Baggrund

I forbindelse med overførselssagen 2012-2013 blev der afsat 1 mio. kr. til igangsætning af projektering og lokal dialog i forbindelse med trafiksanering på Holmen og Christianshavn.

Det fremgår endvidere af aftaleteksten:

"De resterende 8,0 mio. kr. er parterne enige om søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014. Endvidere er parterne enige om, at der skal etableres erstatningspladser for de nedlagte p-pladser, og at dette kan indeholdes i økonomien i det samlede projekt."

Trafiksaneringen skal adressere den lokale skepsis mod det igangværende forslag til trafiksanering af Prinsessegade og åbning af busslusen til Holmen. Endelig vedtagelse af ændring af lokalplan – som muliggør nedlæggelse af busslusen – samt trafiksaneringsprojekt for Prinsessegade forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2013.

Indhold

Aftaleteksten i overførselssagen indeholder en præcis beskrivelse af de enkelte delprojekter:

"Der skal laves forbedringer hvor Bodenhoffs Plads møder Prinsessegade og hvor Bodenhoffs Plads møder Burmeistergade med opstramninger af kryds og fortovsgennemføring. Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes. Derudover skabes 2 nye attraktive byrum med plads dannelse og lukning for biltrafik hvor Burmeistergade udmunder i Prinsessegade - samt i Sct. Annæ Gade ud for Vor Frelser Kirke."

Effekten af projektet forventes at blive en forøget trafikikkerhed og -tryghed, nedsat hastighed på Danneskiold-Samsøes Allé, bedre byrum med bedre muligheder for et attraktivt byliv samt forbedret tryghed i såvel dag- som nattetimer.

Projektforslaget forventes – efter udarbejdelse og lokal dialog – forelagt Teknik- og Miljøudvalget ved årsskiftet 2013/14.

Nedlæggelse af parkeringspladser vil blive foreslået i det omfang, det er nødvendigt for at opnå formålet med projektet. Det forventes umiddelbart, at der kan etableres 4 ekstra p-pladser ved Bodenhoffs Plads, nedlægges 6 p-pladser i Burmeistergade og 8 p-pladser i Sankt Annæ Gade. Omfanget er endnu usikkert, men det vil fremgå af

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

parkeringsredegørelsen, der vedlægges indstillingen med projektforslag, og som nævnt i aftaleteksten skal der findes erstatningspladser.

Eksekveringskapacitet

Projektet forventes eksekveret samtidigt med trafiksaneringen på Prinsessegade. De nye delprojekter vil kunne projektudvikles parallelt hermed, godkendes omkring årsskiftet 2013/14 og anlægges i løbet af 2014 med ibrugtagning medio 2016.

De økonomiske konsekvenser

Overførselssagen afsætter i alt 9 mio. kr. med en forventet fordeling på 4 mio. kr. til Sank Annæ Gade, 2 mio. kr. til Danneskiold-Samsøes Allé og 3 mio. kr. til de to projekter ved Bodenhoffs Plads og Burmeistergade. Af disse er den ene mio. frigivet til projektforslag og de resterende 8 mio. kr. søges hermed.

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering og udførelse	4.000	3.000	1.000		2.000*
Anlægsudgifter i alt	4.000	3.000	1.000		2.000*

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

Beskæftigelseeffekt

Med ovenstående anlægsoverslag vil der være en forventet beskæftigelseeffekt på 8,8 årsværk ud fra forventningen om, at en mio. kr. investeret medfører 1,1 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projekterne er velkendte projekter, som eksempelvis også fremgår af bydelsplanen for Christianshavn. Der er dog lokal modstand mod

åbning af busslusen, så den største risiko for forsinkelse ligger ved den politiske behandling og den efterfølgende lokale dialog.

Risikoen i forbindelse med den samlede pakke anslås til middel. Der er tale om flere, men ikke komplicerede projekter. Der er derfor primært krav til Teknik- og Miljøforvaltningens eksekveringstempo samt samarbejde med andre parter, for eksempel er en del af projekterne afhængige af politiets godkendelse.

Tidligere afsatte midler

Der er i forbindelse med overførselssagen i april 2013 blevet afsat 1 mio. kr. til igangsætning af projektering og lokal dialog i forbindelse med projektet.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

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



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					



Reduktion af vejstøj indendørs i støjbelastede boliger (G19)

08. august 2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler
Karen Forsting



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Trafikstøj har negative helbredsmæssige og samfundsmæssige konsekvenser. Risikoen for at udvikle forhøjet blodtryk og åreforkalkning, blodpropper i hjertet, hjerneblødninger og diabetes øges, jo højere støjen er. Det skønnes, at vejstøj årligt medfører ca. 30 for tidlige dødsfald i København.

48 % af boligerne i Københavns Kommune er udsat for en belastning fra trafikstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB og 12 % af boligerne er udsat for en belastning fra vejtrafikstøj på over 68 dB, som betegnes stærkt støjbelastet.

Det fremgår af Miljømetropolens mål for trafikstøj;

- At københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra vejtrafikken,
- At alle skoler og daginstitutioner i dagtimerne kun må være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.

For at reducere støjgener fra trafik indendørs i boliger ønskes der finansiering til en pulje til støjpartnerskaber med boligejere i de stærkest støjbelastede boliger med en belastning på over 68 dB.

Københavns Kommune har udarbejdet sin anden støjhandlingsplan, som beskriver omfanget af støjbelastningen samt indsatser til reduktion af trafikstøjen.

I kommunen udlægges i den løbende vedligeholdelse op til 10 km. støjrreducerende asfalt pr. år. Støjrreducerende asfalt reducerer støjen med i gennemsnit 1,5 dB. I budgetnotat "Et løft til vejene – Pakke 2: Helhedsgenopretning af vejene" (G10) fremgår udlægning af støjrreducerende asfalt ved støjbelastede boliger som ét af fire tematiske alternativer for helhedsgenopretning. Dette budgetønske omhandler etableringen af en støjpulje til reduktion af vejstøjen indendørs i de mest vejstøjbelastede boliger.

Effekten af en støjpulje vil være støjisolerede boliger i Københavns Kommunes eksisterende boligmasse. Støjpuljen vil primært omfatte tilskud til udskiftning af vinduer/ruder til lydisolerende vinduer, da det er vinduet, som er det lydmæssigt svageste i boligen.

Indhold

Projektet kan opdeles i to dele:

- Administration af støjpartnerskabsordningen og
- Kortlægning, kontrol og udbetaling.

Til etablering af støjpuljen vil det være nødvendigt, sammen med en konsulent at fastlægge en model for processen:

- Hvilke boliger er omfattet? I hvilke rækkefølge?
- Prioritering af rum i boligen,
- Tilskudsprocent (for eksempel 33 %),
- Fastsatte topbeløb af håndværkerudgifter,
- Model for administrering af projekterne – herunder besigtigelse af boligen og støjfaglig rådgivning.

Støjpuljer er blevet brugt af staten (Banedanmark og Vejdirektoratet) samt af andre kommuner i landet blandt andet Frederiksberg. I de statslige puljer har modellen været, at beboere, der er særligt støjbelastede fra jernbanen/vejen, tilbydes tilskud til støjisolering. Tilskuddet har været på 50/75/90 % afhængig af støjbelastning. Vejstøjbelastede boliger i København har ingen handlemuligheder på dette område, da der ikke er andre, der løfter opgaven.

Banedanmarks model er en fast, velfungerende og velafprøvet procedure, hvorfor den vil kunne inspirere til en god model for støjpartnerskaber. Det bemærkes, at støjordeningen i Banedanmark og Vejdirektoratet administreres af en konsulent.

Erfaringen viser, at udskiftning til lydrunder i et rum kan give op til 8-10 dB støjreduktion, hvilket opleves som en halvering af støjen. Udskiftning af vinduer til støjvinduer vil skønsomt andrage cirka 45.000 kr. i alt for en bolig med to støjbelastede opholdsrum.

Københavns Kommune har i 2007 gennemført et forsøgsprojekt om dæmpning af støj fra vejtrafik ved Folehaven ved hjælp af støjskærme og støjskodder. Projektet omfattede 36 lejligheder og blev gennemført i partnerskab med beboerne og med tilskud fra Miljøstyrelsen. Projektet betød reducerede støjgener og en efterfølgende måling viste, at beboerne var tilfredse med resultatet.

En model kunne være, at kommunen yder et tilskud til hver bolig på 33 % af udgiften til udskiftning, og boligejeren selv afholder restbeløbet. Såfremt der fra kommunens side gives et tilskud på 15.000 pr. bolig, vil der indenfor den ansøgte budgetramme på 5 mio. kr. årligt (i alt 20 mio. kr.) kunne udføres ca. 220 projekter pr. år, såfremt ordningen administreres af en konsulent.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>						
Støjpulje Partnerskaber med boligejere i stærkest støjbelastede boliger over 68 dB ¹⁾		5.000	5.000	5.000	5.000	
Anlægsudgifter i alt		5.000	5.000	5.000	5.000	

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

Note: ¹⁾ Udvikling af model for støjpartnerskab og udvælgelse af boliger i 2013.

Beskæftigelseseffekt

Opgøres beskæftigelseseffekten ved hjælp af generelle nøgletal skønnes indsatsen at medføre i alt ca. 26 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Udbud gennemført (rådgivningsydelse)	December 2013
Forprojektering afsluttet (udvikling af model v. rådgiver)	Februar 2014
Anlægsbevilling givet (inkl. fastlæggelse af model)	Marts 2014
Opførelse igangsat (boliger tilbydes tilskud)	Juni 2014
Opførelse afsluttet	December 2018
Facilitet ibrugtaget	Løbende (i 5 de år) Slut 2018

*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 tale om kendt teknologi, da lignende ordninger har fungeret i årevis i Banedanmark og i Vejdirektoratet, hvorfor risikoen forventes at være lille.

Indenfor vil de specifikke støjisoleringsprojekter har det været boligejeren, som tegner kontrakt med en entreprenør med henblik på at få udført supplerende arbejder. Københavns Kommune vil ikke være en del af denne proces, men står udelukkende for at udarbejde tilsagn, kontrollere projektet og udbetale tilskud. Dette reducerer også risici i projektet.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til reduktion af vejstøj indendørs i støjbelastede boliger.



ITS Investering - 2. bølge (G21)

28-05-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler
Steffen Rasmussen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Genopretning af signalanlæg i København giver helt nye muligheder for at arbejde med intelligente trafikløsninger.

Med budgetaftale 2013 blev der afsat 60 mio. kr. frem til 2016 til programmet *ITS, trafikledelse og grøn mobilitet*. Programmet indeholder en trafikledelsesplan, optimering af signalanlæg, eco-driving (det vil sige mere miljøvenligt køremønster) samt ITS-løsninger, der understøtter et grønt transportvalg. I perioden frem til marts 2014 fokuserer programmet på at teste ny teknologi gennem forsøgsprojekter. Desuden gennemføres en projektkonkurrence for at få markedets bud på de mest effektive ITS-løsninger. Fra 2014-2016 skal løsningerne implementeres.

Bevillingen på de 60 mio. kr. indeholder opbygning af et samlet system af ITS-løsninger, men ikke etablering og drift af en fælles trafikcentral med Vejdirektoratet, som er beskrevet i dette budgetønske. Desuden rækker de 60 mio. ikke til at optimere alt, og dette budgetønske foreslår derfor yderligere to vigtige indsatser, som rækker udover budgettet på ITS-programmet.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer desuden, at der gennem Trængselskommissionens arbejde vil komme puljer, der kan medfinansiere ITS og trafikledelsesprojekter i København. Teknik- og

Miljøforvaltningen har sammen med Økonomiforvaltningen været med til at give input til Trængselskommissionens arbejdsgruppe med forslag til de vigtigste fremtidige indsatser.

Indhold

De tre delprojekter omhandler:

- Trafikledelsescentral inkl. overvågning og trafikledelse af Nordhavnsvej
- Eco-driving i stor skala
- Optimering af signalanlæg i København

Fælles trafikledelsescentral inkl. overvågning og trafikledelse af Nordhavnsvej

Formål

En fælles trafikledelses- og informationscentral med Vejdirektoratet skal bidrage til, at trafikken i Københavnsområdet kommer til at glide bedre og blive mere sikker blandt andet gennem overvågning og håndtering af planlagte og uplanlagte hændelser i byen.

Målet med samarbejdet er:

- At sætte trafikanten i centrum, så denne oplever god service og information om trafikken uanset om trafikanten befinder sig på statens eller kommunens del af vejnettet.
- At forbedre flowet for cykler, busser og biler så rejsetiden bliver mindre.
- At skabe et trafikalt overblik, der giver mulighed for at træffe kvalificerede beslutninger om trafikledelse her og nu.
- At trafiksikkerheden forbedres gennem en bedre håndtering af hændelser i vejnettet.
- At varetage driften af et overvågnings- og trafikledelsessystem på Nordhavnsvejen fra denne åbner i år 2015, hvor det ses som en særlig fordel at Vejdirektoratets har erfaringer med sådan et arbejde fra andre tunneller i Danmark.

Proces og tidsplan

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 15. april 2013, at Københavns Kommune går videre i et forpligtende samarbejde med Vejdirektoratet om at beskrive forhold om organisation og finansiering samt drift af centrale systemer og processer for den nye central. Dette arbejde er i fuld gang og en aftale forventes underskrevet 1. januar 2014. Det forventes at centralen kan åbne i juli 2015. De vigtigste aktiviteter i budgetperioden er:

2014: Opbygning af kompetencer, rutiner, vigtige samarbejder og et fælles teknisk system for trafikcentralen.

2015: Døgnovervågning og trafikledelse på Nordhavnsvej fra december 2015 samt en videreudbygning af trafikcentralens tekniske system og udvikling af informationsplatform.

2016: Drift af central samt løbende investeringer i forbedret information til trafikanterne og optimering af trafiksystemet.

2017: Drift af central samt løbende investeringer i forbedret information til trafikanterne og optimering af trafiksystemet.

En fælles trafikcentral forventes at:

- Forbedre trafikikkerheden.
- Gøre mobiliteten mere effektiv.
- Forbedre håndtering af beredskab ved ulykker.
- Nedsætte CO₂-udslip.
- Give brugerne mulighed for at agere i et mere forudsigeligt trafiksystem samt træffe et "smart" transportvalg.

Drift af overvågnings- og trafikledelsessystem på Nordhavnsvejen

Københavns Kommune skal varetage drift af overvågnings- og trafikledelsessystem på Nordhavnsvejen fra december 2015. I år 2015 forventes udgiften til dette at være cirka 300.000 kr. Herefter vil udgiften til overvågning og trafikledelse på Nordhavnsvej være cirka 5 mio. om året. Dette svarer til en døgnovervågning alle ugens 7 dage. Denne driftsudgift for Nordhavnsvej skal ses i sammenhæng med de øvrige driftsudgifter behandlet i særskilt budgetnotat. Der ses et klart effektivitetspotentiale ved at lade drift af overvågnings- og trafikledelsessystem indgå i en fælles trafikcentral, og derfor indgår det i dette budgetnotat.

Eco-driving i stor skala

I 2014 udfører Teknik- og Miljøforvaltningen forsøg med eco-driving for lastbiltrafik. Der ses et potentiale i at udbrede dette i større skala.

Formål

Formålet er at optimere kørselsadfærden for transportører med ærinder i Københavns Kommune, således at der opnås en mere glidende trafikafvikling. Dette vil give en mere brændstofføkonomisk kørsel samt mindske støj og partikler i luften fra vej og dæk fra accelerationer og nedbremsninger. Dette sker via kommunikation mellem trafiksignal og lastbil, hvor chaufføren får besked om, hvilken hastighed der skal køres for at opnå grøn bølge. Samtidig undersøger trafiksignalet muligheden for at give lastbilen grøn bølge.

Effekt

Er forsøg med eco-driving for lastbiltrafik i Holland viser en reduktion på brændstofforbrug på 13 % og ligeledes en reduktion i CO₂-udslip på 13 %. På nogle strækninger med megen ujævn kørsel kan potentialet i København være endnu større. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer derfor, at det vil være interessant at implementere eco-driving på flere af de vigtigste vejforbindelser for den tunge trafik i de kommende år.

Optimering af signalanlæg i København

For at udnytte de muligheder, som de nye styreapparater i vores trafikantlæg giver, skal der investeres i en systematisk optimering af signalerne i København. Omkostningerne til optimering af et signal varierer meget. Nogle signaler kræver blot en opprogrammering, hvilket kan gøres for mellem 20.000-70.000 kr. pr. kryds. Andre steder kræver det avanceret detektering af trafikken f.eks. via kamera, og omkostningen vil derfor være højere. Det vurderes, at denne bevilling sammen med bevillingen til ITS, trafikledelse og grøn mobilitet i budgetaftale 2013 vil sikre en optimering af alle vigtige trafiksignaler i byen. Indsatsen skal prioriteres efter, hvor potentialet for forbedret fremkommelighed er størst, og hvor der kan spares mest CO₂.

Formålet

Formålet er at sikre en mere intelligent brug af byens signaler, som i højere grad baserer sig på den aktuelle trafiksituation.

Effekt:

Effekten vil være en forbedret mobilitet i byen og en større brugertilfredshed.

De økonomiske konsekvenser

Tabellen indeholder anlægs- og driftsudgifter for trafikledelsessystem, eco-driving og optimering af signalanlæg.

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering og udførelse Trafikcentral	2.000	4.000	5.000	5.000	2.000*
- Projektering og udførelse Eco-driving	6.000	4.000	3.000	3.000	
- Projektering og udførelse Optimering af signaler	7.000	7.000	7.000	7.000	
Anlægsudgifter i alt	15.000	15.000	15.000	15.000	2.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift af trafikcentral	2.000	2.000	2.000	2.000	
- Driftsledelse	8.000	8.000	8.000	8.000	
Afledte serviceudgifter i alt	10.000	10.000	10.000	10.000	

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

De afledte serviceudgifter skal ses som et løft af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsbudget på 10 mio. kr. om året varigt. Dette svarer til at 12 ansatte tilsammen varetager en døgnbemanding alle ugens 7 dage.

Beskæftigelseseffekt

Beskæftigelseseffekten af den samlede anlægsinvestering på 60 mio. kr. på anlæg er 78 årsværk, baseret på 1,3 årsværk per investeret mio. kr.

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Projektering udført	Maj 2014
Frigivelse af midler	Juni 2014
Udførelse igangsat	Juli 2014
Udførelse færdigstillet	December 2017
Facilitet ibrugtaget	December 2017

Risikovurdering

Der er lavet en tidsplan for alle tre anlægsprojekter, som er baseret på et skøn. Tidsplanen er derfor behæftet med en vis usikkerhed.

Den fælles trafikcentral kræver medfinansiering fra staten.

Tidligere afsatte midler

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013:					
<i>ITS trafikledelse og grøn mobilitet</i>			60.000		
<i>Genopretning af signalanlæg</i>			33.000		
Afsatte midler i alt			93.000		
Heraf forbrugt					



Cykel- og gangforbindelse under Knippelsbro (G32)

07-03-2013

Tema: Klimatilpasning og genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler
Klaus Grimar

Baggrund

På strækningen mellem Den Sorte Diamant og Havnegade er der ud mod havnen ikke etableret fortov eller havnepromenade. Strækningen udgør derfor et "missing links" i Københavns sammenhængende net af havnepromenader.

Formålet med etablering af et fortov på strækningen er at skabe en attraktiv gangforbindelse mellem Havnegade og Den Sorte Diamant/Bryghusgrunden.

Strækningen indgår endvidere i "Havneringen", som er en cykel-, gang- og løberute havnen rundt fra Broen over Inderhavnen i nord til Slusen i syd. Etablering af Havneringen har modtaget støtte fra den statslige cykelpulje. Cykel- og gangforbindelsen under Knippelsbro vil bidrage til at udløse den statslige støtte, da forbindelsen vil indgå som en del af Københavns Kommunes egenfinansiering af Havneringen.

Indhold

Projektet tager udgangspunkt i:

- At cykelbanen ud mod havnen på Christians Brygge mellem den Sorte Diamant og Havnegade anlægges som en traditionel cykelsti og fortov. Under Knippelsbro skal der tages særlig hensyn til sikkerhed og tryghed for cyklister og fodgængere eksempelvis med belysning.
- At både fortov og cykelsti anlægges i ca. 2,5 meters bredde.
- At cykelbanen ud mod havnen på Christians Brygge fra Slotsholmsgade til Den Sorte Diamant anlægges som cykelsti.

Projektet vil med et fortov og adskilt cykelsti forbedre trafiksikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter på strækningen.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering	1.000				1.000*
- Udførelse	1.500	4.000			
Anlægsudgifter i alt	2.500	4.000			1.000*

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk for anlægsarbejder, genererer projektet 8,5 årsværk i anlægsfasen.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Februar 2014
Udbud gennemført	April 2014
Anlægsbevilling givet	Maj 2014
Opførelse igangsat	Maj 2014
Opførelse afsluttet	Juli 2014
Facilitet ibrugtaget	Juli 2014

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er begrænset risiko for overskridelse af projektets økonomi. Den angivne tidsplan er lagt ud fra den på nuværende tidspunkts kendte vilkår. Hvis projektet bliver påvirket af myndighedsforhold, som kræver længere sagsbehandling, kan dette forsinke processen med nogle uger.

Der er muligvis ikke plads til fortov og cykelsti på hver 2,5 m., og mange steder vil det kræve indsnævning af vejbaner og flytning/minimering af granit midterrabat. Et eventuelt krav til opretholdelse af autoværn på delstrækninger vil besværliggøre dette yderligere.

25 % af forløbet er på en bro, hvilket øger risikoen for fordyrende løsninger.

Der er i dag en ældre ikke standard københavner-belysning på hver side af broen. En ændring af denne er ikke indeholdt i overslaget.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler.



Belægningsreovering og trafikikkerhed i forbindelse med Metrobyggeriet (G33)

8. august 2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler
Janus Christoffersen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Metrobyggeriet er i fuld gang, hvilket indebærer, at der på mange større veje i byen i stadig stigende grad kører meget og tung trafik. Et stort planlægningsarbejde og indgåelse af en ruteplansaftale med entreprenøren har haft til formål at minimere de negative effekter, som kørslen har på trafikafviklingen. Samtidig har det sikret Teknik- og Miljøforvaltningen viden om, hvilke strækninger den tunge trafik bevæger sig på.

Særligt to områder er udfordret af de mange lastvogne, der er læsset med jord og betonleverancer. Det handler om vejbelæggningerne og trafikikkerheden.

Vejbelæggningerne er under hård belastning og bliver - afhængig af konstruktionstype - slidt ned i et tempo op mod 3 gange hurtigere end normalt.

Derudover er trafikikkerheden udfordret og i november 2012 indtraf den første dødsulykke, da en forgænger blev påkørt i en højresvingsulykke i krydset Sølvgade/Øster Voldgade.

Da metrobyggeriet er et tidsbegrænset anlægsprojekt, som skaber nogle ekstraordinære vedligeholdelses- og sikkerhedsmæssige

udfordringer, der ligger ud over det sædvanlige, er budgetnotatet adskilt fra genopretningsprogrammet "Et løft til vejene" og indsatsen indenfor ITS og signalanlæg. Disse programmer er møntet på håndtering af normale trafikale forhold.

Indhold

Det foreslås med dette budgetønske, at belægninger og bærelag på de berørte dele af vejene bliver renoveret og tilpasset den tunge trafik, samt at der ydes ekstraordinær indsats for at understøtte trafikikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at gennemføre følgende initiativer:

- 1) Belægningsrenovering i forbindelse med metrobyggeriet i alt 60,9 mio. kr.
- 2) Etablering af 28 advarselslys med intelligent trafikstyring (ITS) i højresving i alt 5,6 mio. kr.

1) Belægningsrenovering i forbindelse med metrobyggeriet

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en plan for de mest trafiksikre rutevalg for jordtransporter og indgået aftale med entreprenøren om benyttelse af disse, hvorfor det er muligt at udpege de stækninger, som vil blive udsat for den hårdeste belastning.

Beregninger baseret på trafiktal for de pågældende strækninger viser, at den gennemsnitlige nedbrydning af belægningerne i gennemsnit accelereres næsten med en faktor 1,8 for ca. 75 % af vejene og med en faktor 3 for de resterende 25 % af vejene, der har makadam-bærelag. Makadam-bærelag er forældede i forhold til nutidens trafik, da bærelaget er konstrueret til tidligere tiders transport med hestevogn. Konsekvensen er, at levetiden for veje med moderne bærelag vil blive næsten halveret og med makadam-bærelag reduceret til en tredjedel. Se bilag 1 for det tekniske notat omkring vurdering af øget trafikbelastning.

Der foreslås en indsats på 42 vejstrækninger, som har en samlet længde på 29 km. Da hovedparten af jordkørslerne vil foregå i perioden 2014-16, dækker budgetønsket denne periode.

2) Etablering af advarselslys med intelligent trafikstyring (ITS) i højresving

Særligt højresvingsulykker har erfaringsmæssigt vist sig at være problematiske, når der kører mange store transportere rundt i byen. Der foreslås derfor en særlig indsats på dette område gennem etablering af ITS-advarselslys i højresving på de ruter, der er indgået aftale med entreprenøren om benyttelse af.

ITS-advarselslys ønskes etableret i 28 højresvingskryds.

De økonomiske konsekvenser

Finansieringsbehovet er vurderet til i alt 66,5 mio. kr. (2014 p/l) og Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at eksekveringen gennemføres i perioden 2014-16, jf. fordelingen i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000. kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016		*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering, projektledelse, tilsyn, forundersøgelser og udbud	1.800	1.800	1.800		1.800*
- Planlægning, eksekvering og løbende faglig kvalitetssikring	600	600	600		600*
- Anlæg (belægningsrenovering)	17.900	17.900	17.900		
- Anlæg (ITS)	5.600				
Anlægsudgifter i alt	25.900	20.300	20.300		2.400*

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

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 beskæftigelseseffekt på 73 årsværk for dette projekt.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Projektering afsluttet	April 2014
Udbud gennemført	Maj 2014
Anlægsbevilling givet	Juni 2014
Opførelse igangsat	Juli 2014
Opførelse afsluttet	December 2016
Facilitet ibrugtaget	December 2016

Risikovurdering i anlægsprojekter

En række kryds i byen er allerede tilpasset, så de er bedre forberedt til øget kørsel med store lastbiler. Beregninger i dette budgetnotat er baseret på strækningsanalyser for de kørselsruter, der er indgået aftale med entreprenøren om.

Aftalen er imidlertid baseret på en frivillig indgåelse, og entreprenøren har derfor ret til at vælge alternative ruter, hvorfor også andre kryds kan blive udsat for belastning. Da vi for nuværende ikke har kendskab til hvilke alternative ruter, det i givet fald ville dreje sig om, er det

ikke muligt at give et kvalificeret bud på nedbrydningsmæssige og økonomiske konsekvenser heraf.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til akutreparation af vejbelægninger og tilpasning af bærelag til den tunge trafik i forbindelse med metrobyggeriet. Tilsvarende er der ikke tidligere afsat midler til etablering af ITS-advarselslys i højresving, der indgår i kørselsruterne for metrobyggeriet.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013:			33.000		
Afsatte midler i alt			33.000		
Heraf forbrugt					



100.000 træer – København slår rødder - forslag til nye træplantninger (U1)

14-08-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.
Pakke:

Sagsbehandler
Peter Andreasen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer end de, der findes i dag. Træerne fungerer som luftrensere, og i forbindelse med klimaforandringerne er de med til at køle den varme by og skabe fordampning og økologisk balance. Træer i byrummet er med til at løfte et byrum og give det karakter. Træer medvirker desuden til at samle byens ofte varierede forløb og er derfor med til at skabe en visuel ro for byens borgere.

I 2011 blev der via budgetforliget afsat 10 mio. kr. til et projekt under overskriften ”100.000 træer - Københavns slår rødder”. Initiativet gav 3.000 nye træer. Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen arbejdet med nye træer i både anlægsprojekter og via den daglige drift. Ikke mindst afslutningen af jordarbejdet på den sydøstlige del af Amager Fælled med tilhørende træplantning gav yderligere 10.000 træer. Samlet set har Teknik- og Miljøforvaltningen siden 2011 plantet ca. 20.000 træer.

I 2013 og årene frem er der imidlertid ikke afsat penge til træplantning, ud over begrænsede driftsmidler til genplantning af udgåede træer.

Indhold

For at komme målet om 100.000 træer nærmere, foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen en indsats fordelt på gadetræer og træplantninger i parker:

- Træplantninger i udsatte byområder i alt ca. 200 træer.
- Et grønnere Bryggen i alt ca. 20 træer.

- Emdrupvej i alt ca. 68 træer.
- Træplantninger af ca. 1.000 træer i parker.

Træplantninger i udsatte byområder

Flere strækninger gennem eller langs udsatte byområder mangler vejtræer. Det drejer sig om følgende strækninger, som **alle er placeret uden for betalingszonen for parkering:**

- *Kastrupvej mellem Italiensvej og Øresundsvej*
Strækningen er træløs. Der er mulighed for at plantning af ca. 20 træer, med nedlæggelse af 20 p-pladser. Belægning af p-pladser er ca. 50 %.
- *Folehaven mellem Gl. Køge Landevej og kommunegrænsen*
På strækningen står 20 elmetræer i midterrabatten i meget forskellig stand. Der er mulighed for plantning af ca. 50 træer, med nedlæggelse af 50 p-pladser. Belægning kendes ikke, da Folehaven er uden for tællezonerne.
- *Frederiksborgvej fra Rentemestervej til Bispebjerg Kirkegård*
Strækningen er træløs. Der er mulighed for plantning af ca. 60 træer. Dette kræver nedlæggelse af 58 p-pladser, dvs. at 2 træer kan plantes uden nedlæggelse af p-pladser. Belægning kendes ikke, da Frederiksborgvej er udenfor tællezonerne.
- *Valby Langgade mellem Langgade Station og Vibeholmen*
Der er ingen egentlige gadetræer, men træer på Herman Bangs Plads og Monrads Plads. Der er mulighed for plantning af ca. 40 træer. Dette kræver nedlæggelse af 36 p-pladser, dvs. at 4 træer kan plantes uden nedlæggelse af p-pladser. Belægning kendes ikke, da denne del af Valby Langgade er uden for tællezonerne. Imidlertid har nabostrækningen en belægning på ca. 60 %.
- *Bellahøjvej mellem Brønshøjvej og Godthåbsvej*
Strækningen er træløs. Der er mulighed for plantning af ca. 30 træer. Dette kræver nedlæggelse af 28 p-pladser, dvs. at 2 træer kan plantes uden nedlæggelse af p-pladser. Belægning kendes ikke, da Bellahøjvej er udenfor tællezonerne.

Såfremt det accepteres, at der nedlægges parkeringspladser, er det muligt at plante ca. 200 træer på strækningerne med nedlæggelse af ca. 192 p-pladser. Belægningsprocenten for den enkelte strækning fremgår ovenfor. Der vil kunne plantes 8 træer uden at nedlægge p-pladser.

Et Grønnere Bryggen

Amager Vest Lokaludvalg og Islands Brygge Lokalråd, har i 2011 udarbejdet et forslag til 'Et Grønnere Bryggen'. Inden for rammerne

af parkeringsforliget vil det være muligt at plante 20 gadetræer. Det sker dels ved at omlægge gaderummet og placere træerne indenfor 10 meterzonen op til gadehjørner. Dette kræver derfor ikke nedlæggelse af parkeringspladser.

Gadetræer på Emdrupvej

Uden for de udsatte byområder foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der plantes 68 træer på Emdrupvej. Dette vil kræve nedlæggelse af 68 p-pladser. Disse p-pladser ligger uden for betalingszonen for parkering. Belægning kendes ikke, da Emdrupvej er udenfor tællezonerne.

Gadetræer samlet set

Alt i alt vil der i udsatte byområder, på Islands Brygge og på Emdrupvej kunne plantes 260 træer, der kræver nedlæggelse af samme antal p-pladser og 28 træer, som ikke kræver nedlæggelse af p-pladser. I alt 288 træer.

Træplantninger i parker

I byens parker sker der en kontinuerlig pleje af træer og øvrig bevoksning. Der er ofte tale om ældre træer, der er ved at nå deres maksimumsalder og derfor trænger til at få indplantet unge træer, som kan sikre et generationsskifte. Teknik- og Miljøforvaltningen peger på Vigerslevparken, Bispeparken (der ligger i et udsat byområde), Kagsmosen, Vestvolden og Krogebjergparken, hvor det i særlig grad er nødvendigt med at udtynne den ældre bevoksning og indplante nye træer. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der plantes ca. 1.000 træer i de nævnte parker.

De økonomiske konsekvenser

Gadetræer

Udgiften til indkøb af selve træerne udgør ca. 10.000 kr. pr. stk. For at etablere et gadetræ kræves desuden følgende tiltag; nye plantehuller, forhøjede kanter for at forhindre saltindtrængen, ny jord, dræning, evt. flytning af ledninger. Under gunstige forhold kan der plantes til en pris af 30.000 kr. pr. træ, mens den samlede pris under særligt komplicerede forhold kan løbe op i 120.000 kr. pr. træ. Inkluderet i prisen er desuden projektering samt projekt- og byggeledelse. Den samlede omkostning til plantning af de 288 gadetræer, som er indeholdt i dette budgetønske, er derfor i alt mellem 8,64 mio. kr. og 34,56 mio. kr. Gennemsnitsprisen er 75.000 kr. pr. træ eller 21,6 mio. kr. i alt.

Parktræer

I de nævnte parker er der behov for at foretage udtyndinger for ca. 1 mio. kr. og derefter plantning af ca. 1.000 træer, til en pris af ca. 10.000 kr./stk. for større træer og ca. 1.000 kr./stk. for de mindre typer. Fordelingen er ikke projekteret endnu. Den samlede omkostning til plantning af parktræer er i alt 4 mio. kr.

Drift og pleje

Udgiften til afledt drift og pleje er beregnet som 10 % af anlægssummen pr. år.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
Etablering af plantekummer og plantning af i alt 288 træer	5.400*	5.400	5.400	5.400	5.400*
Rydning af parktræer og genplantning af i alt 1.000 parktræer	1.000*	1.000	1.000	1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	540	540	540	540	
Afledte serviceudgifter i alt	540	540	540	540	

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

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Programmering m. fagcenteret afsluttet	Februar 2014
Anlægsbevilling givet	Marts 2014
Rådgiverudbud og projektering afsluttet	Juni 2014
Entrepriseudbud gennemført	August 2014
Anlægsarbejde afsluttet	December 2017

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg) genererer træplantningerne samlet set 33 årsværk i anlægsperioden.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Såfremt der ikke nedlægges p-pladser, kan de dele af træplantningerne der er afhængige heraf, ikke realiseres. Der er endnu ikke udarbejdet detailprojekter for vejstrækningerne, og derfor er antallet af træer et skøn. Når de endelige projekter er klar, kan det vise sig, at forholdene på vejstrækningerne tillader færre træer. Konkrete forhold som ledninger i jorden, ophængt vejbelysning eller oversigtsforhold kan betyde, at enkelte træer ikke kan realiseres. Antallet af nedlagte p-pladser er derfor ligeledes et skøn.

Tidligere afsatte midler.

Ved budgetforlig 2010 blev der afsat 10 mio. kr. til træplantninger.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014
Budgetaftale 2010:	10.000				
Afsatte midler i alt	10.000				
Heraf forbrugt	10.000				



Ren Luft plan i København (U2)

Den 30. juli 2013

Tema: Klimatilpasning og genopretning

Pakke:

Sagsbehandler

Greta Nedergaard



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

I Københavns Miljømetropol fra 2007 er der opstillet et ambitiøst mål for luftkvaliteten i København ”luften i København skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes”.

Målene i Miljømetropolen kræver en prioriteret indsats i de kommende år.

Parterne bag budgetforlig 2013 har derfor bestilt en handlingsplan for ren luft, som skal indgå i budgetforhandlingerne for 2014:

”Luftforurening er fortsat et svagt punkt i Københavns ellers stærke miljøprofil. Partikelforureningen fra trafikken og skibsfarten er årsag til cirka 500 for tidlige dødsfald pr. år. Parterne er derfor enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen frem mod budget 2014 skal udarbejde en handlingsplan om ren luft i samarbejde med relevante virksomheder og forskningsinstitutioner.”

Hvad er udfordringen?

Trafikken er uden tvivl den mest dominerende kilde til luftforurening i København, hvor især udledningen af partikler vurderes at have sundhedsmæssige konsekvenser. Ren Luftzoner er det vigtigste virkemiddel til forbedring af luftkvaliteten, og her ønsker Københavns Kommune, at der sker en skærpelse af kravene i den eksisterende miljøzone, svarende til den model som er indført i Berlin. Men også andre lokale kilder, som arbejdsmaskiner, brændeovne, skibstrafik, kollektiv busdrift, m.fl. bidrager til forurening af luften i København.

I arbejdet med Ren Luft planen er der både fokus på at kvalificere viden om kilder til luftforurening og fokus på at udpege indsatsområder, hvor København kan spille en rolle og har mulighed for at påvirke luftforureningen.

Som en del af arbejdet med Ren luft planen har Københavns Kommune i samarbejde med Copenhagen Cleantech Cluster, Dansk Miljøteknologi og Innovationsnetværk for Miljøteknologi afholdt dialogmøde med deltagelse af virksomheder, forskningsinstitutioner og andre eksterne aktører. Formålet med mødet var dels at kvalificere konkrete indsatsområder i luftplanen og dels at igangsætte en dialog om mulige partnerskaber på udvalgte områder.

Der er elementer i Ren Luft planen, som er tilknyttet budgetønsket vedrørende helhedsgenopretning af veje, som også er medtaget i dette budgetønske.

Ren luft planen forelægges Borgerrepræsentationen på møde i august 2013.

Indhold

I arbejdet med Ren Luft planen er der fokus på følgende indsatsområder:

1. Renere skibstrafik (landstrøm og flydende naturgas (LNG) til skibe)
2. Renere kollektiv busdrift
3. Renere Luftzoner
4. Renere arbejdsmaskiner
5. Renere havnetrafik
6. Renere brændeovne
7. Udlægning af støj- og partikelreducerende asfalt
8. Flere målinger

I arbejdet med Ren Luft planen er der fokus på at samarbejde med virksomheder og forskningsinstitutioner at fremme udvikling af grønne løsninger, som både kan bidrage til at forbedre luftkvaliteten og skabe grøn vækst og udvikling i København.

Flere af indsatserne forventes at blive gennemført som partnerskabsprojekter, hvor hovedparten af etableringsomkostningerne vil blive afholdt af de eksterne parter. Men som aktiv projektpartner vil der også være behov for medfinansiering fra Københavns Kommune.

Ad 1 Renere skibstrafik

I indsatsen om Renere Skibstrafik er der fokus på at fremme en mere miljøvenlig energiforsyning for skibstrafik gennem samarbejde med

relevante aktører på området. I første omgang fokuseres på etablering af landstrøm til krydstogtskibe.

Udover luftforurening giver skibe i havn anledning til motorstøj, som er til stor gene for beboerne i lokalområdet. Her vil miljøvenlig energiforsyning baseret på landstrøm eller LNG, der via en power barge (flydende kraftværk) omformer gas til strøm være et oplagt alternativ. En anden mulighed er at montere filtre på skibenes motorer. Miljøvenlig energiforsyning til skibsfarten i København kan medvirke til at skabe et godt havnemiljø og styrke Københavns position som grøn hovedstad. Samtidig kan rederier og krydstogtselskaber brande sig som miljøbevidste.

Indsætterne vedrørende landstrøm omfatter blandt andet udarbejdelse af et forslag til miljøvenlig energiforsyning af den nye krydstogtterminal i Nordhavn (pkt. 1.1), herunder en model for finansiering og businesscase, etablering af et partnerskab for renere skibstrafik (pkt. 1.2) med deltagelse af de relevante aktører, heriblandt de store rederier der anløber Københavns Havn, By & Havn, Københavns Kommune, Copenhagen Malmö Port, Miljøstyrelsen, DONG Energy og Dansk Rederiforening (samt internationalt samarbejde mellem regionens største havne.

Ad 2 Renere kollektiv busdrift

I indsatsen om renere kollektiv busdrift vil kommunen reducere luftforureningen fra busser med NO_x og partikler med 60 % sammenlignet med 2010 niveauet. Dette vil ske gennem udskiftning til mere miljøvenlige busser som hybridbusser, elbusser og nye busser som benytter anden CO₂-neutral teknologi. I 2014 skal der udarbejdes en analyse af hvilke teknologier der bedst understøtter udviklingen for at sikre det rette teknologivalg (pkt.2.1).

Busserne har typisk en levetid på 10-12 år. Således udskiftes de typisk kun i forbindelse med udbud. Derfor er det vigtigt allerede nu at fokusere på mere miljøvenlige teknologier i udbudsprocesserne (pkt. 2.2).

Med dette budgetnotat vil der på udvalgte busser i 2014 blive påmonteret nye filtre, så miljøstandarderne af de eksisterende busser forbedres (pkt. 2.3). Projektet indeholder en udviklingsfase, hvor tre private aktører udvikler hver deres opgraderingsudstyr, der herefter kan sælges på det danske og internationale marked. Midlerne vil helt eller delvist vil blive matchet af midler fra Miljøministeriets Program for Grøn Teknologi og private midler fra de deltagende virksomheder.

Konsulentfirmaet McKinsey har dertil vurderet, at el-busser der også lades op ved endestationer og undervejs, er økonomisk og teknisk fordelagtige. Økonomiforvaltningen er derfor i dialog med Movia og DONG om to fælles projekter (pkt. 2.4):

- Et demonstrationsprojekt, der skal afklare potentialet i den ladeteknik, hvor busserne ud over ladning om natten også lades ved endestationerne og undervejs. Hermed udvides rækkevidde og anvendelighed markant.
- Et projekt, der skal udvikle en ny forretningsmodel, der kan sikre hurtigere implementering af store el-busser og andre miljøeffektive løsninger i daglig drift

Der søges i dette budgetnotat om midler, der kan matches af eksterne midler (DONG og Trafikstyrelsens pulje til energieffektive transportløsninger) samt sikre en fortsat implementering af elbusser i København (pkt. 2.5).

Indsatsen understøtter ud over Ren luft planen også Klimaplanen KBH 2025, hvor målet er, at bustrafikken bliver CO₂-neutral i 2025.

Ad 3. Ren Luft zone

Miljøministeriet har oplyst, at der er et lovforslag på vej om regionalt forankrede Ren Luft zoner. Når lovgivningen gør det muligt kan København indføre Ren Luft zone efter forbillede fra Berlin, hvor alle køretøjer skal overholde visse minimumsstandarder. Der er på nuværende tidspunkt ikke klarhed i forhold til hvornår Ren Luft zoner kan indføres hvorfor behov for finansiering ikke kan afklaret. Budgetønske til Ren Luft zoner indgår derfor ikke i dette budgetønske.

Ad 4 Renere arbejdsmaskiner

I indsatsen om arbejdsmaskiner er der fokus på, at alle kommunale ikke-vejgående arbejdsmaskiner samt arbejdsmaskiner anvendt til opgaver udført for Københavns Kommune skal forsynes med partikelfiltre eller anvende nye drivmidler, som kan resultere i en tilsvarende reduktion af partikler.

I dag er der krav om påmontering af partikelfiltre på Københavns Kommunes egne arbejdsmaskiner over 75 kWh og på arbejdsmaskiner anvendt til opgaver udført for Københavns Kommune.

Københavns Kommune har ikke et samlet register over antal, type, og størrelse på arbejdsmaskiner placeret i de forskellige forvaltninger.

For at sikre en grundig planlægning gennemføres følgende aktiviteter:

- 1) Kortlægning af antal, type, størrelse og brændselsforbrug for egne ikke-vejgående maskiner i kommunen
- 2) Udarbejdelse af strategi
- 3) Implementering af strategi.

Der er behov for midler til kortlægning og udarbejdelse af strategi (pkt. 4.1). Et partikelfilter koster mellem 15.000 - 40.000 kr. Budget for implementering af strategien kan først udarbejdes, når kortlægning og strategi er på plads.

Ad 5. Renere havnetrafik og turisme

Indsatsen har fokus på fremme nye drivmidler i den del af havnetrafikken, som omhandler erhvervssejls med mindre skibe som for eksempel havnebusser og havnerundfarter i Københavns inderhavn (pkt. 5.1).

Eksterne parter det vil sige operatører på området med havnebusser og havnebåde, mindre reparationsbåde ejet af Københavns Havn samt udbydere af havneinfrastruktur skal bidrage med finansiering af infrastruktur og indkøb eller ombygning af både.

Ad 6. Renere brændeovne

Der er behov for mere viden om luftforurening fra brug af brændeovne i kommunen. Derfor skal der udføres målinger i boligområder med mange brændeovne, som efterfølgende skal danne grundlag for en fremtidig strategi på området. Desuden lægges der op til, at der de næste tre år gennemføres informationskampagner og konkurrencer, hvor borgerne har mulighed for at vinde en svanemærket brændeovn (pkt. 6.1).

Ad 7. Målinger i forbindelse med udlægning af støj- og partikelreducerende asfalt

Vejtrafikken er en væsentlig kilde til forurening af luften med sundhedsskadelige partikler. Disse stammer fra både udstødning og fra slid på dæk, bremses og vejbane. Ren luft planen omfatter et fokusområde om udlægning af støj- og partikelreducerende asfalt. En undersøgelse fra 2008 har vist et fald i partikler på H.C. Andersens Boulevard efter udlægning af ny støjsvag asfalt. Københavns Kommune har siden 2007 i gennemsnit udlagt 8,5 km støjreducerende slidlag asfalt.

Økonomi til udlægning af ny samt støjsvag asfalt indgår også i andre budgetønsker (bl.a. genopretningsplanen, G10), og økonomien hertil er ligeledes medtaget i nærværende budgetønske (pkt. 7.1). Det skal bemærkes, at der i budgetønsket vedr. helhedsgenopretning af vejene lægges op til et valg af omfanget og prioriteringen af genopretningen (mellem 238 og 401 mio. kr.), og at der nedenfor kun gengives den største pakke. Det skal også pointeres, at helhedsgenopretningen omfatter renovering 'fra facade til facade' og altså også andet end asfalt. Nedenstående beløb omfatter således både kørebaner, afvanding, cykelstier og fortove, idet helhedsrenovering giver både økonomiske stordriftsfordele samt mindre trafikgener, jf. budgetnotat G10.

For at få mere viden om reduktionseffekten ved udlægning af nye belægninger som f.eks. støjsvag asfalt, ønskes gennemført før- og eftermålinger på udvalgte vejstrækninger (pkt. 7.2). Økonomi til målinger er ligeledes omfattet af nærværende budgetønske og indeholdt i budget til luftmålinger på udvalgte områder jf. nedenfor punkt 8.

Ad 8. Flere og bedre målinger

Der er behov for at gennemføre målinger af luftkvaliteten på udvalgte områder, hvor der er brug for at styrke viden om luftforurening fra specifikke kilder som for eksempel boligområder med mange brændeovne, store byggepladser, daginstitutioner, gader med videre. Desuden skal der etableres 10 faste luftmålestationer, som har til formål at styrke kommunens viden om luftforurening med udvalgte stoffer som NO_x og partikler og som kan bidrage til bedre information og oplysning til borgerne i København (pkt. 8.1).

Desuden igangsættes et udviklingsprojekt vedrørende mobilt luftkvalitetsmålingsudstyr på de nye bycykler (Gobike). Projektet søges gennemført i samarbejde med Massachusetts Institute of Technology (MIT), Gobike og Institut for Miljøvidenskab, Århus Universitet (det tidligere Danmarks Miljøundersøgelser). Der vil blive søgt midler fra Miljøstyrelsens Program for Grøn Teknologi (pkt. 8.2).

Opgøres beskæftigelseeffekten ved hjælp af generelle nøgletal skønnes indsatsen at medføre i alt cirka 622 årsværk i perioden.

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
(ØKF) 1.2 Etablering og drift af landstrømspartnerskab	125	125	125	125
(ØKF) 1.1 Udarbejdelse af forslag til energiforsyning af krydstogtterminal	250	250		
(ØKF) 2.2 Øgede omkostninger ved øget brug af hybridbus, elbus m.v. jf. analyse		2.000	8.000	10.000
(TMF) 6.1 Brændeovnskampagne (f.eks. konkurrence om nye brændeovne)	500	500	500	500
(TMF) 4.1 Kortlægning af ikke-vejgående maskiner i KK samt udarbejdelse af plan for implementering	500	500		
Serviceudgifter i alt	1.375	3.375	8.625	10.625

Table 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
(ØKF) 2.1 Analyse af bus-teknologivalg	300				300*
(ØKF) 2.3 Nye filtre på ældre busser	2.500	2.500			5.000*
(ØKF) 2.4 Elbusser: Demonstrationsprojekt på linje 3A med el-ladestanderer på endestationer og undervejs	1.000	4.000			5.000*
(ØKF) 2.5 Elbusser: Udrulning af el-ladestanderer ved endestationer og undervejs til flere linjer			3.000	6.500	
(ØKF) 8.2 Udvikling af mobilt luftkvalitetsmåleudstyr på de nye bycykler	150				150*
(TMF) 5.1 Partnerskabsprojekter (havnebåde)	500		-	-	
(TMF) 7.1 Helhedsrenovering af veje, herunder støj- og partikelreducerende asfalt	80.200	160.400	160.400		7.300*
(TMF) 7.2 Udvalgte luftmålinger	1.000	1.000	500	500	
(TMF) 8.1 Faste målestationer 10 stk. (måling af 2 stoffer hhv. NO _x og PM _{2,5})	320				
Anlægsudgifter i alt	85.970	167.900	163.900	7.000	17.750*
Heraf til KEjd	-	-	-	-	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
(TMF) 7.1 Helhedsrenovering af veje, herunder støj- og partikelreducerende asfalt	900	900	900		900*
(TMF) 8.1 Drift af faste målestationer	3.900	3.900	3.900	3.900	
Afledte serviceudgifter i alt	4.800	4.800	4.800	3.900	900*

(1) Jf. forudsætninger i beskrivelsen af arbejdsmaskiner

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt (1)

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	-
Udbud gennemført	Marts 2014
Anlægsbevilling givet	Maj 2014
Opførelse igangsat	Juni 2014
Opførelse afsluttet	December 2016
Facilitet ibrugtaget	Januar 2017

(1) For tidsangivelse for helhedsgenopretning af vejene henvises til budgetnotat G10.

Tabel 4. Tidsangivelse for driftsprojekt

	Måned og år
Projekt igangsat	Januar 2014
BR-bevilling givet	Oktober 2013
Projekt sat i fuld drift	Januar 2014
Projekt afsluttet	December 2017

Tabel 5. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg

De beskrevne indsatser henhører under hhv. Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. Nedenfor fremgår fordelingen af de ønskede budgetmidler (samlede service- og anlægsudgifter).

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
Økonomiforvaltningen	4.325	8.875	11.125	16.625
Teknik- og Miljøforvaltningen	87.820	167.200	166.200	4.900
I alt	92.145	176.075	177.325	21.525

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der kan være en risiko for forsinkelser, hvis det tager længere tid end forventet at kortlægge ikke-vejgående maskiner i Københavns Kommune på grund af dårlig datakvalitet eller andet, som for eksempel at det tager længere tid end forventet at indarbejde krav om partikelfiltre i opgaver, som skal i udbud. Herudover kan der være risiko for, at der ikke kan findes egnede partnere, som kan indgå i projekt om renere havnebåde, eller at disse springer fra på et for projektet kritisk tidspunkt.

Samlet vurderes risikoen i projekterne at være lille.

For risikovurdering af helhedsgenopretning for så vidt angår vejene henvises til selvstændigt budgetnotat herom.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



Den Frie Udstillingsbygning - Medfinansiering af haveprojekt (U6)

16-08-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler

Mette Runge Madsen



I forbindelse med reoveringen af Den Frie Udstillingsbygning ved Østerport Station er der afsat 1 mio. kr. af donationen fra A.P. Møller-fonden til et haveanlæg. Donationen er afhængig af en medfinansiering fra Københavns Kommune, som ejer arealet.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Den Frie Udstillingsbygning har modtaget en donation fra A.P. Møller-fonden til istandsættelse og udvidelse af udstillingsbygningen. I budgettet er der afsat 1 mio. kr. til reovering af haven omkring bygningen. Budgettet rækker kun til en meget nødtørftig istandsættelse af haven, og derfor har Den Frie Udstillingsbygning anmodet om, at der sker en medfinansiering fra Københavns Kommune. Arealet er ejet af Københavns Kommune, og det er Teknik- og Miljøforvaltningen, der passer det nuværende haveanlæg.

Indhold

Den Frie Udstillingsbygning har fået udarbejdet et haveprojekt af den schweiziske landskabsarkitekt Günter Vogt. Den Frie Udstillingsbygning ligger ved Østerport Station, og det nuværende haveanlæg udnytter ikke den attraktive beliggenhed. Günter Vogt har således tegnet en mere åben og tilgængelig have, som inviterer forbipasserende og besøgende i museet til at tage ophold. Der planlægges desuden udeservering i haven. Haveprojektet vil give et løft til området, hvor udstillingsbygningen, Kastellet, Østerport Station og Nyboder mødes. Derudover skabes der med projektet en tiltrængt, grønt forbindelse mellem Nørreport og Østerport.

De økonomiske konsekvenser

Det planlagte haveprojekt er budgetteret til 8,5 mio. kr. Der mangler således 7,5 mio. kr. til gennemførelse af projektet, og det er dette beløb, Københavns Kommune bliver bedt om at stille med.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at driften af et evt. nyt haveanlæg økonomisk set ikke vil afvige væsentligt fra driften af det nuværende anlæg. Derfor indgår der ikke et ønsket om midler til afledt drift.

Tabel 1. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	500				500*
- Anlæg		6.500	500		
Anlægsudgifter i alt	500	6.500	500		500*

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg) genererer anlæggelsen af haveanlægget 10 årsværk i anlægsfasen.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projektet er afhængigt af, at Kultur- og Fritidsforvaltningens ønske om at få en øget bevilling til driften af selve museet bliver tilgodeset ved budgetforhandlingerne, da dette er en forudsætning for, at fondsstøtten bliver givet. Selve anlægsprojektet er mindre risikofyldt, idet projektet allerede er tegnet, ligesom det overordnede budget er lagt.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



Bemandet legeplads i ByOasen på Nørrebro (U7)

16-08-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler

Mille Bonde



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

En bemandet legeplads i ByOasen på Nørrebro skal tilbyde brugerne et grønt åndehul, der skal fastholde den positive udvikling i et udsat byområde, og skabe et trygt miljø med fokus på leg, natur og arrangementer, der øger brugernes bevidsthed om naturen, deres sundhed og livskvalitet.

Baggrund

ByOasen i De Gamles By på Nørrebro har eksisteret siden 2008 og er etableret af Miljøpunkt Nørrebro og Sundhedsforvaltningen.

ByOasen er en bybondegård med geder, høns, kaniner, marsvin, orangeri, bålplads og bistader, der efterstræber en bæredygtig livsstil med udekøkken, solfangere, grønne tage, højbede og fokus på, hvordan det økologiske kredsløb fungerer.

ByOasen har tilbudt mange forskellige aktiviteter for både institutioner og private børn og deres familier. Aktiviteterne har budt på naturvejledning, urban gardening og arrangementer med fokus på natur, sundhed og miljø.

Indhold

Finansieringen fra de private bidragsydere og fonde er afsluttet, og Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at ByOasen overgår til at være en bemandet legeplads under denne forvaltning. Derved kan det gode arbejde med at skabe trygge og udviklende lege- og læringsmiljøer samt oplevelser i naturen for områdets børn fortsætte.

Styrken ved en pædagogisk bemanding af ByOasen er, at naturformidlingen til områdets børn kan kobles sammen med en bredere pædagogisk indsats, der vil virke socialt stabiliserende for hele lokalområdet. Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer med de bemandede legepladser i udsatte byområder er desuden, at de fungerer som socialt mødested for en bred skare af kvarterets børn, unge og forældre. Derfor er de bemandede legepladser et vigtigt bidrag til den

generelle tryghedsfølelse, da tilstedeværelsen af et fast personale medvirker til færre konflikter og mindsker risikoen for hærværk, indbrud, brand mv.

Bybondegården ByOasen er allerede etableret, og der søges derfor udelukkende om afledte serviceudgifter til løn, drift, dyrefoder, rengøring og lign.

Der skal ansættes 1 naturpædagog (37 timer), 1 dyrepasser (37 timer), 1 projektleder (20 timer) og 1 dyrlægestuderende (12 timer).

De økonomiske konsekvenser

Teknik- og Miljøforvaltningen søger om 1,89 mio. kr. årligt til drift, løn, dyrepleje, og udvikling som en varig bevilling. Der ansøges ikke om anlægsmidler, da ByOasen hører til i en allerede eksisterende kommunal bygning under Teknik- og Miljøforvaltningen.

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Vedligehold og drift (energiudgifter, vedligehold, drift, rengøring, dyrefoder, dyrepleje, efteruddannelse, indkøb af diverse beskæftigelsesmaterialer mv.)	700	700	700	700
- Lønudgifter	1.190	1.190	1.190	1.190
Serviceudgifter i alt	1.890	1.890	1.890	1.890

Risikovurdering

Risikoen vurderes at være meget lille, da ByOasen er et eksisterende tilbud, som der søger støtte til at fortsætte driften af.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til ByOasen.



Finansiering af aktiviteter indenfor European Green Capital Award (U8)

12. juli 2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.
Pakke:

Sagsbehandler
Anne-Marie Larsen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Københavns Kommune modtog i juni 2012 Europa-Kommissionens pris European Green Capital Award (EGCA) for 2014 som en blåstempling af Københavns mangeårige indsats for miljø, livskvalitet og grøn vækst.

Europa-Kommissionen har en klar forventning om, at København i 2014 aktivt anvender og kommunikerer prisen, har et højt aktivitetsniveau og inddrager en lang række forskellige målgrupper i arbejdet.

Til at styre projektet er der nedsat en tværgående kommunal styregruppe på direktionsniveau med repræsentanter fra Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen, Sundhedsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen samt Børne- og Ungeforvaltningen. Teknik- og Miljøforvaltningen varetager formandskabet for gruppen.

Københavns Kommune er, sammen med en række relevante partnere, i gang med at planlægge, hvordan byen bedst kan bruge prisen til:

- At understøtte det internationale arbejde med at tiltrække vækst og investeringer.
- At understøtte Københavns brand som verdens grønneste hovedstad.
- At gøre københavnere (endnu mere) glade for og stolte over deres by og endnu mere engagerede i grøn omstilling.
- At styrke Københavns Kommunes engagement i internationale fora om grøn byudvikling.
- At understøtte eksisterende planer inden for miljø, livskvalitet og grøn vækst.

Det er målet, at aktiviteterne i 2014 finansieres af både kommunale og eksterne midler. De eksterne midler forventes at bestå af direkte finansiering fra eksterne partnere samt af eksterne partners bidrag i

form at egne projekter/aktiviteter/events eller gennem deltagelse i Københavns Kommunes projekter/aktiviteter/events.

Der er i Budget 2013 afsat ca. 4,4 mio. kr. i anlægsmidler til forberedende aktiviteter i 2013 og aktiviteter i 2014. For at København kan få den maksimale effekt ud af prisen både i 2014 og på lang sigt, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at der er behov for i alt ca. 14,8 mio. kr. Der ansøges derfor om 10,4 mio. kr. på 2014-budgettet. Til sammenligning brugte Stockholm 17 millioner kr., da byen havde prisen i 2010.

Cykelområdet er i disse år et særdeles effektivt instrument til markedsføring af København som en innovativ, moderne og grøn storby. For at sikre, at potentialet i cykelområdet som middel til et succesrigt år som 'European Green Capital' udnyttes til fulde, foreslås der særskilt afsat 3 mio. kr. til en indsats indenfor dette område.

Indhold

Under overskriften "Sharing Copenhagen 2014" skal København i 2014 være byen, hvor hele Europa deler løsninger og sammen løfter vidensniveauet på miljø-, klima- og livskvalitetsområdet, og dermed får sat dagsordenen for et grønnere Europa.

Derfor vil der i 2014 blive gennemført en lang række aktiviteter for og med københavnernes, erhvervslivet, kulturlivet, vidensinstitutionerne og andre grønne europæiske byer.

For at skabe en overskuelig og lettere kommunikerbar struktur for programmet, er 2014 opdelt i følgende fem temaer:

- *Fremtidens gode by(-liv) (februar – april)*
Byers rolle i forhold til bæredygtighed, Smart City, byplanlægning/byrum/cykling/livskvalitet, den sammenhængende by.
- *Ressource-effektivitet og bæredygtigt forbrug (maj-juli)*
Ressourcer og affald, madspild, mode (genbrug), energiforbrug/bygninger, renhold.
- *Den blå og grønne by (august)*
Havnebade, byhaver, grønne tage, rensning af spildevand, vandforsyning.
- *Grøn mobilitet (september)*
Cykling, kollektiv transport.
- *Klima & grøn omstilling (oktober-november)*
CO2-neutralitet, klimatilpasning, skybrud.

Shared economy som del af Sharing Copenhagen

Som et led i 'sharing'-konceptet foreslås det at bruge 2014 til at sætte gang i initiativer, der tager afsæt i en deleøkonomisk tankegang,

eksempelvis socioøkonomiske virksomhedsinitiativer, der motiverer københavnere eller gæster i København til at låne eller leje ting og tjenester til hinanden direkte.

Koncept for aktiviteter

For at opnå størst mulig synergi er det tilgangen, at nye aktiviteter i udgangspunktet bliver planlagt i forbindelse med allerede kalenderlagte/planlagte anlægsprojekter, konferencer, messer, kultur- og sportsbegivenheder. Det betyder også, at besøgende vil kunne deltage i flere events, mens de er i byen.

Inden for temaerne vil der konkret blive etableret eller afviklet:

- En række arrangementer målrettet københavnere. Endvidere etableres en pulje til mindre projekter i lokalområderne. Det kan eksempelvis være projekter, der motiverer københavnere eller gæster i København til at låne eller leje ting og tjenester til hinanden direkte. Puljemidler kan søges af lokale initiativer, der eksempelvis tager afsæt i en deleøkonomisk tankegang, herunder af socioøkonomiske virksomheder, som lever op til fastsatte tildelingskriterier.
- Samarbejde med Københavns erhvervs- og kulturliv og staten omkring særlige events, som får et grønt spor og kommer ind under Sharing Copenhagen – eksempelvis ESOF (international forskningsformidlings konference), 3 GF, modeugen, CPH Cooking, og Roskilde Festivalen. I alt forventes 10-15 events af denne type hen over året.
- Tre særlige Sharing Copenhagen-events i form af en åbningsevent den 23. januar 2014, en event midt på året, hvor vinderen af EGCA for 2016 udpeges, samt en afslutningsevent.
- 12 masterclasses for det professionelle segment, hvor især Københavns miljø- og bæredygtigheds løsninger (men også andre grønne byers) drøftes. Arrangeres i samarbejde med erhvervslivet, vidensinstitutioner og andre grønne byer.
- Etablering af et netværk af andre grønne byer i Europa med henblik på erfaringsudveksling. København vil have sekretariatsfunktionen i 2014.
- Programmer for besøg, modtagelser og studieture. Der forventes et stort antal besøgende, herunder delegationer af politikere, fagfolk m.fl. samt ”grønne” turister. For at kunne koordinere dette på den mest hensigtsmæssige måde er det planen, i samarbejde med State of Green, Copenhagen Cleantech Cluster, Copenhagen Capacity, Visit Denmark (regionerne), m.fl., at bruge 2014 som pilotfase for

udviklingen af en egentlig fælles koordineret besøgshåndtering. Til dette formål skal der ultimo 2013 ansættes en fuldtidsmedarbejder.

- En stor og ambitiøs kommunikationsindsats i forhold til alle målgrupper med særlig fokus på sociale medier og en on-line kalender, hvor alt materiale samles og gøres let tilgængeligt. Kommunikationsindsatsen vil ligeledes blive målrettet udenlandske erhvervsdelegationer med det klare formål at promovere københavnske løsninger og miljøteknologi. I den sammenhæng påtænkes det at lancere en kampagne under sloganet "Copenhagen To Go", samt, i samarbejde med Dansk Industri, Copenhagen Cleantech Cluster m.fl., at etablere en task force, der kan håndtere de potentielt mange udenlandske forespørgsler vedrørende københavnske klima-, miljø- og energiløsninger.
- Som særligt arrangement foreslås et 2-dages "B5 topmøde" med deltagelse af borgmestre og eksperter fra de 5 førende cykelbyer i verden. Her spilles på en parallel til de tilbagevendende G7, G9, G20-topmøder. EU kan inviteres med som observatør. Topmødet kan bestå af bl.a. et højprofileret møde mellem de fem borgmestre, fagspecifikke møder og ekskursioner for embedsmænd fra de fem byer, side-events med fremtrædende personer fra den danske transportverden, offentligt tilgængelige foredrag af for eksempel Jan Gehl eller Bjarke Ingels samt en pris til verdens bedste cykleprojekt 2014.

Program- og projektledelse af et projekt i den dimension er jf. erfaringer fra tidligere vinderbyer en omfattende opgave, og derfor er der behov for projektansættelse af programchef og sekretariatsbistand til denne i løbet af 2014.

Opgavens beskæftigelseseffekt skønnes ved hjælp af generelle nøgletal at medføre i alt ca. 10 årsværk i perioden.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Aktiviteter for københavnerne, herunder pulje til bl.a. deleøkonomiske initiativer.	2.700			
- Masterclasses, events og besøgshåndtering (i samarbejde med partnere) bynetværk	4.400			
- Særlig kommunikationsindsats	2.300			
- Programledelse	1.000			
- Særlig indsats på cykelområdet	3.000			
Serviceudgifter i alt	13.400			

Målet for den eksterne medfinansiering, hovedsagligt i form af finansiering af aktiviteter i løbet af 2014, er på 6-9 mio. kr.

Tabel 2. Tidsangivelse for driftsprojekt

	Måned og år
Projekt igangsat	Januar 2014
BR-bevilling givet	Oktober 2013
Projekt sat i fuld drift	Januar 2014
Projekt afsluttet	Januar 2015

Flere forvaltninger/udvalg

Der kan blive tale om, at andre forvaltninger skal løfte dele af opgaven, eksempelvis masterclasses, og at de i den forbindelse skal anvende en del af midlerne.

Tidligere afsatte midler

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013:	2.250	2.180	
Afsatte midler i alt	2.250	2.180	



Nyt unikt byrum - Herman Bangs Plads (U13)

21. juni 2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler
Ida Elisa Bode/Kennet
Petersen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Herman Bangs Plads, som ligger i den vestlige ende af Valby ved Langgade St., fremstår som et ufunktionelt og nedslidt byrum. En stor del af pladsen var tidligere busholdeplads, men i dag har pladsen ingen funktion. Teknik- og Miljøforvaltningen har en vision om at skabe et helt nyt og positivt centrum for den vestlige del af Valby Langgade.

Det er ikke et bylivstæt område og derfor skal der mere til for at skabe liv og tryghed. Det nye byrum forener en nærgenbrugsstation, herunder bytte- og genbrugsfaciliteter, med rekreative byrumsfunktioner. Koblingen styrker sammenhængskraften på tværs af boligområderne og virker derfor som en motor for at generere liv og tryghed. Samtidigt kobles Københavns målsætninger for bylivet og ressource- og affaldshåndteringen på en måde, som ikke tidligere er set.

I foråret 2012 blev et udkast til et kombineret byrum på Herman Bangs Plads visualiseret. I sommeren 2012 blev der, som en del af innovationsprojektet "Skab din by", kørt en borgerdialogsproces på pladsen, hvor borgerne via en fysisk installation kunne forholde sig til tankegangen med et kombineret byrum. Eksperimentet viste store muligheder for at skabe et nyt byrum, hvor især byttefaciliteterne var et stort trækplaster, som tiltrak en bred gruppe mennesker på tværs af alder, sociale skel og boligformer. Langt de fleste brugere (85 %) syntes, at det var en rigtig god ide at kombinere byrums- og genbrugsfaciliteter på pladsen. Desuden er der lokalt et stort ønske om

at skabe et aktivt, grønt og rekreativt byrum, der gør det muligt også at arbejde med sociale indsatser med fokus på miljøet.

Indhold

Med projektet skabes en hel ny type byrum, som kan vise muligheder for at kombinere og integrere en ny type nærgenbrugsstation med rekreative byrumsfunktioner. Planen er, at genbrugsfaciliteterne indbygges naturligt i det rekreative miljø. Det nye byrum understøtter også de bløde trafikanters færden og forbedrer forholdene for cyklister og gående i området. Med etableringen af dette byrum styrkes følgende planer i deres output:

Ressource- og Affaldsplan 18

- Mere skal bruges igen – mere direkte genbrug ved byttefaciliteter
- Innovativ affaldsløsning som tænkes ind i byens rum

Politik for udsatte boligområder

- Samlingspunkt på tværs af alder og sociale skel
- Øget tryghed og sikkerhed i et socialt belastet område

Metropol for mennesker

- Flere borgere opholder sig længere tid i byrummet
- Et mere attraktivt trafikalt knudepunkt med forbedringer for gående, cyklister, bus- og togpassagerer

Grøn hverdag og livskvalitet, Agenda 21-plan for 2012-2015

- Det kreative ressourceværksted

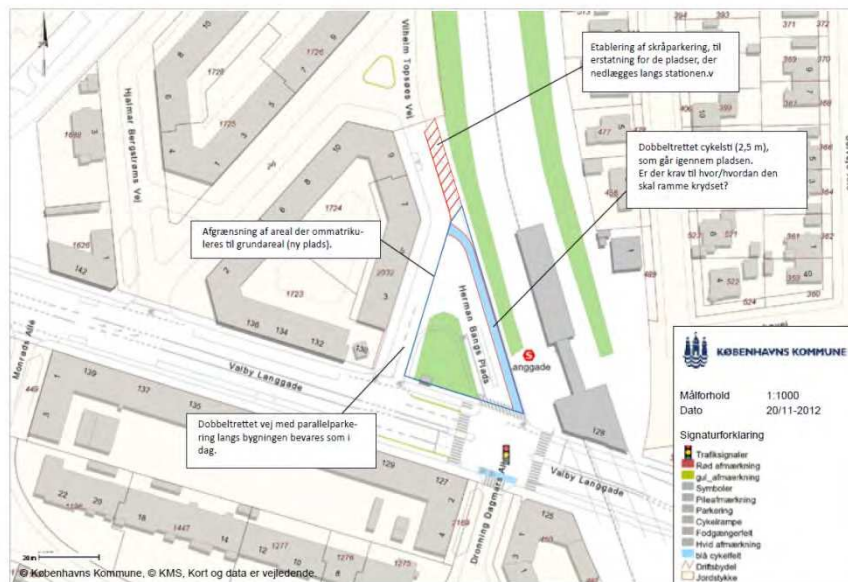
Københavns Klimatilpasningsplan

- Et grønt og rekreativt åndehul, som evt. attraktivt håndterer regnvand

Designpolitisk København

- Forskønnelse af Herman Bangs Plads

Projektets samlede areal er ca. 1.400 m², som det ses på nedenstående kort.



I forbindelse med driften af pladsen tilknyttedes en person primært til genbrugsfunktionerne. Jobfunktionen, som kun er en halvtidsstilling, kunne kobles med andre funktioner i området (f.eks. vicevært på skole eller gårdmænd) så det kan være en lokal ressource, der bruges. Personen skal både have en social- og miljøopdragende attitude, være koordinerende samt støtte op om de lokale aktiviteter, der kan tilknyttedes pladsen. Der tænkes også i anvendelse af frivillige kræfter til at drive aktiviteter i forbindelse med udnyttelsen af det nye byrum. Som følge af aktiviteterne og nyindretningen af pladsen, er der mindre afledte beskæftigelseseffekter såsom afhentning af affald og drift af grønne arealer. Sidstnævnte er der også budgetteret med i udgiftsskemaet.

De økonomiske konsekvenser

Det vurderes, at hele projektet kan gennemføres for 15 mio. kr. Heraf forudsættes det at Teknik- og Miljøforvaltningen via affaldstakstmidlerne bidrager med 3 mio. kr. til anlæg af de affaldsrelaterede funktioner. Endvidere har Områdefornyelsen i Gl. Valby har afsat 1 mio. kr. til projektet. Beløbet, som ønsket afsat i forbindelse med Budget 14, er således i alt 11,0 mio. kr.

DSB har endvidere vist interesse for projektet og vil muligvis bidrage med midler til forbedring af fremkommeligheden for cyklister og gående, da pladsen ligger i umiddelbar tilknytning til Langgade Station. Dette er uafklaret og er derfor ikke forudsat i nedenstående oversigt over anlægsudgifterne.

Derudover søges fondsmidler. I øjeblikket undersøges Realdania Fonden og det overvejes, om der skal udarbejdes en ansøgning til R98 Fonden. Såfremt der opnås midler fra DSB og/eller fonde reduceres beløbet til budgetønsket tilsvarende.

Fremtidige driftsomkostninger til affaldsrelaterede funktioner dækkes af affaldstakstmidlerne. Der vil være driftsudgifter til vedligehold/drift af pladsens grønne arealer.

Der er afledte driftsomkostninger til drift af nærgenbrugsfunktionerne som dækkes af affaldstakstmidlerne. 100.000 kr. i 2015 og ca. 600.000 kr. i 2016 og frem. Driftsudgifterne pris- og lønreguleres i henhold til aftale med driftsherre.

Pladsen er placeret uden for betalingszonerne for parkering og dermed er der ikke medregnet tab af p-pladser i zonerne. Der er 15 p-pladser indenfor projektområdet. Der er ingen krav om erstatnings p-pladser udenfor p-zonerne. De nedlagte p-pladser erstattes i størst muligt omfang med skråparkering på det kommunale stykke af Vilhelm Topsøes Vej.

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
Projektomkostninger	2.000	1.750			2.000*
Entreprenørudgifter		11.250			
Anlægsudgifter i alt	2.000	13.000			2.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
Vedligehold af grønne arealer		25	140	140	
Afledte serviceudgifter i alt		25	140	140	

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

Beskæftigelseseffekt

Opgøres beskæftigelseseffekten ved hjælp af generelle nøgletal skønnes indsatsen at medføre i alt ca. 14 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Som led i projektmodningen har Områdefornyelsen i Gl. Valby i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og Valby Lokaludvalg siden efteråret 2011 gennemført en borgerproces med det formål at få beskrevet projektets indhold og være i dialog med nærområdet om de væsentlige lokale forhold, samt etablere kontakt til relevante

samarbejdspartnere. Resultatet heraf sammenfattes i et program, der anvendes som grundlag for udbud af rådgivningsopgaven. I nedenstående tidsplan er det forudsat at dette program foreligger ultimo 2013. Der indarbejdes også en kortere proces vedr. borgerdialog i løbet af projekteringen.

Den nye Herman Bang Plads forventes at stå klar ultimo 2015.

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Program godkendt	December 2013
Rådgiverudbud gennemført	April 2014
Projektering afsluttet	Oktober 2014
Udbud gennemført	Januar 2015
Anlægsbevilling givet	April 2015
Opførelse igangsat	Maj 2015
Opførelse afsluttet	November 2015
Byrum ibrugtaget - driftsstart	November 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

Der vurderes at være følgende risici forbundet med projektet:

- Da det er et nyt koncept, der udvikles og anlægges, er der risiko for, at der kan opstå uforudsete implementeringsomkostninger (høj risiko).
- Der er risiko for, at projektet bliver dyrere end forventet, da eksempelvis trafikanalysen kan belyse trafikændringer, som kræver trafikale anlægsindgreb, der er større end forventet (mellem risiko)
- Erfaringsmæssigt kan mange forskellige elementer forsinke processen såsom projektændringer som følge af borgerdialog og klagesager (mellem risiko).
- Udfordringer med tekniske løsninger, hvor eksempelvis anvendelsen af nedgravede containere kan være dyrere end ventet, da der kan være forurenede jord der skal fjernes (lav risiko).
- Udfordringer med samarbejdspartnere, da der kan opstå modsatrettede interesser længere fremme i projektet (lav risiko).

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



Ombygning af Elmegade (U14)

05-08-2013 20:04

*Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.
Pakke:*

Sagsbehandler
Klaus Grimar



Midlertidige cykelsti, fortove og cykelparkering etableret i Elmegade i 2009

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Det blev på mødet i Borgerrepræsentationen den 20. maj 2010 besluttet at afsætte 1,5 mio. kr. til udvikling af en helhedsplan for Elmegade. Der er nu udarbejdet en helhedsplan og projektforslag for Elmegade, som blev vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2011, og det foreslås derfor at afsætte midler til detailprojektering og anlæg.

Forud for udarbejdelsen af helhedsplanen besluttede Teknik- og Miljøudvalget i 2009, at der skulle afholdes et trafikforsøg i Elmegade. Trafikforsøget skulle supplere omlæggelsen af Nørrebrogade og havde til formål at imødegå stigningen i biltrafikken samt skabe bedre forhold for cykler, fodgængere og ophold.

Trafikforsøget i Elmegade har i 4 år stået i en midlertidig udformning med ensretning af biltrafikken fra Skt. Hans Torv i retning mod Nørrebrogade. Samtidig er der i Elmegade forsøgsvist etableret en midlertidig modstrømscykelsti/cykelparkering, ligesom fortovet i solsiden er udvidet.

Hvis trafikforsøget i Elmegade nedtages, vil det betyde en øget biltrafik i begge retninger. Dette vil have særlige sikkerhedsmæssige konsekvenser for den ligeudkørende cykeltrafik på Nørrebrogade, da der er risiko for konflikter med venstresvingende biler ind på Elmegade.

Elmegade er endvidere en vigtig cykelforbindelse med ca. 7.000 cykler pr. dag, hvorfor en nedlæggelse af modstrømscykelstien vil

forringe forholdene for cyklisterne. Samtidig er det ikke æstetisk eller sikkerhedsmæssigt optimalt, at Elmegade nu på 4. år fremstår i en midlertidig udformning.

Projektforslaget for Elmegade bygger på erfaringerne fra trafikforsøget og er blevet udarbejdet i en dialog med butiksindehavere, beboere og Nørrebro Lokaludvalg. Deltagerne i dialogen har bakket op om projektforslaget om en trafikalfredeliggørelse af gaden.

Hvis der ikke træffes beslutning om en permanent trafikalfredeliggørelse af Elmegade, må der påregnes ekstra udgifter til vedligehold eller evt. fjernelse af det midlertidige trafikforsøg.

Indhold

Formålet med det vedtagne projektforslag er at gøre Elmegade til en tryk bolig-, handels og cafegade med mulighed for et rigt byliv på de svageste trafikanters betingelser.

Der arbejdes med en klar og tydelig adskillelse mellem den kørende og gående trafik. Gedeforløbet inddeles overordnet i to zoner. En kørezone med en vejbane og en modstrømscykelbane, hvor trafikken afvikles på cyklisternes betingelser, og en gang- og flexzone langs facaderne. Kørezonen bugter sig gennem gedeforløbet og skaber på den måde gang- og flexzoner af forskellig bredde. Hvor zonerne er bredest, er der mulighed for udeservering, udstilling af varer, ophold, cykelparkering mv. Vejbanens snoede forløb virker samtidig hastighedsdæmpende på den gennemkørende trafik.

I ”knæpunkterne”, hvor de to sidegader Birkegade og Egegade møder Elmegade, opstår to pladser. Her er plads til både ophold og aktivitet i solen. Pladserne markeres ved, at der plantes et stort robinietræ på hver, ligesom pladserne understreges med en særlig belysning.

Gennemførelse af projektforslaget for Elmegade vil medføre, at der er behov for nedlægge ca. 8 parkeringspladser i blå zone. En parkeringsredegørelse med det præcise antal erstatningspladser vil indgå i evt. indstilling om frigivelse af anlægsmidler.

De økonomiske konsekvenser

Projektet har en estimeret udgift på 6,5 mio. kr., inklusiv anlæggelse af 8 erstatningspladser.

Der forventes ikke øgede driftsudgifter som følge af projektet.

Tabel 1 De økonomiske konsekvenser

1.000 kr. - 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Hovedprojekt	900				900*
- Anlæg		5.200			
- 8 Erstatningspladser		400			
Anlægsudgifter i alt	900	5.600			900*

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

Beskæftigelseseffekt

Det vurderes, at projektet vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 8,3 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2 Tidsangivelse

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Maj 2014
Udbud gennemført	September 2014
Anlægsbevilling givet	December 2014
Udførelse igangsat	Marts 2015
Udførelse afsluttet	December 2015
Facilitet ibrugtaget	December 2015

Risikovurdering

Der vurderes på nuværende tidspunkt ikke at være væsentlige risici forbundet med projektet.

Tidligere afsatte midler

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2010
Borgerrepræsentationen 20. maj 2010	1.500



Omdannelse af Tove Ditlevsens Byrum (U16)

18-06-2013

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

Sagsbehandler

Sara Matikainen

Rebecca Forsman



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Tove Ditlevsens Byrum (gul markering på billedet ovenfor) ligger på Vesterbro og består af Tove Ditlevsens Plads, Tove Ditlevsens Skole og Sct. Matthæus Kirke. Byrummet er i dag afskærmet fra byen af hegn, hække og omkringliggende veje og fremstår derfor splittet og klem. Samtidig er byrummet dårligt vedligeholdt.

Områdefornyelsen Centrale Vesterbro og Børne- og Ungdomsforvaltningen har allerede afsat midler til renovering af en del af byrummet ved Tove Ditlevsens Skole (rød markering på billedet ovenfor). Der er imidlertid behov for en større gennemgribende renovering af hele Tove Ditlevsens Byrum, så hele byrummet bliver færdiggjort.

Baggrunden for samarbejdet mellem Tove Ditlevsens Skole og Områdefornyelsen er, at skolen udvides med nye bygninger, som betyder, at udendørsarealerne indskrænkes fra ca. 2.000 m² til ca. 1.500 m². Det svarer til, at alle eleverne skal deles om en kvart fodboldbane samtidig med at antallet af elever på skolen stiger over de næste år fra 400 til 500 elever.

Der er derfor et stort behov for og et lokalt ønske om, at Tove Ditlevsens byrum omdannes, så der bliver skabt mere plads til, at beboerne og skoleeleverne kan bruge byrummet til bevægelse, ophold og rekreative formål.

Områdefornyelsen Centrale Vesterbro har i samarbejde med de lokale aktører i området udarbejdet et idéoplæg og en vision for byrummet, som vil skabe sammenhæng og mere rum til leg og fysisk udfoldelse.

Indhold

Det foreslås, at der etableres et sammenhængende og brugervenligt Tove Ditlevsens Byrum gennem renovering og nytækning og med beplantning og opholdsmuligheder/byrumsinventar.

En fornyelse vil flette Tove Ditlevsens Plads, skolegården, kirkehaven, Frederiksstadsgade, Valdemarsgade og Matthæusgade sammen til et åbent, sammenhængende byområde. Byrummet vil på den måde blive et godt eksempel på at skabe sammenhæng mellem skole, kirke og byområde. Det vil medvirke til, at området bliver mere attraktivt for børnefamilier og for de børn og unge, der går på Tove Ditlevsens Skole med tilbud om uderum til fysisk udfoldelse og rekreation.

De økonomiske konsekvenser

En omdannelse af Tove Ditlevsens byrum vil samlet beløbe sig til ca. 16,4 mio. kr. Områdefornyelsen Centrale Vesterbro og Børne- og Ungdomsforvaltningen har allerede afsat 8,44 mio. kr. til anlæg i et begrænset område (markeret med rødt på billedet). Anlægget omfatter gulv, beplantning og belysning. For at færdiggøre og skabe sammenhæng i hele byrummet (markeret med gult på billedet) søges om 8 mio. kr. til omdannelse af den øvrige del af området (Matthæusgade, Valdemarsgade og Frederiksstadsgade).

Det forventes, at Vesterbro Bykirke medfinansierer anlæg af kirkehaven som bidrag til det sammenhængende byrum. Herudover er projektet blevet prækvalificeret af Realdania, Lokale og Anlægsfonden og Kræftens Bekæmpelse til puljen 'Drøn på Skolegården'. Hvis projektet vinder, vil der blive etableret byrumsinventar, der styrker overgangen mellem skole og byområde. Der vil med "Drøn på skolegården" kunne tilføres yderligere 2 mio. kr. som ekstern bevilling til området fra de medvirkende fonde.

Det forventes, at serviceudgifter til drift og vedligehold af området vil være uændret efter projektets gennemførelse.

Tabel 1: Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
Projektering og projektomkostninger	1.000	1.000			1.000*
Anlæg af Tove Ditlevsens Byrum		6.000			
Anlægsudgifter i alt	1.000	7.000			1.000*

Beskæftigelseseffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 10 årsværk.

Tidsangivelse**Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Projektudvikling: Borgerinddragelse. Programmering og projektopstart	Januar 2014
Projektering påbegyndes (dispositionsforslag og projektforslag)	Maj 2014
Indstilling om frigivelse af anlægsmidler	November 2014
Anlægsbevilling frigivet	Februar 2015
Projektering er gennemført og afsluttet	Maj 2015
Udbud gennemført	Maj 2015
Anlægsfase igangsat	Juni 2015
Anlægsfase afsluttet	November 2015
Facilitet ibrugtaget	November 2015

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er en risiko for lokal modstand mod ændringer af byrummet og mulighederne for parkering og ophold ved Matthæusgade og Valdemarsgade. Udformningen skal derfor ske i tæt dialog med det lokale erhvervsliv og de lokale borgere.

Der kan forventeligt ikke nedlægges p-pladser i området, hvorfor dette ikke bør drøftes som en mulighed for projektudviklingen.

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med beslutningen om Kvarterplanen for Områdefornyelsen Centrale Vesterbro blev der afsat 7,44 mio. kr. til renovering af en mindre del af Tove Ditlevsens Byrum. Børne- og Ungdomsforvaltningen har hertil afsat 1 mio. kr. til projektet for at sikre sammenhæng mellem renovering af skolegården og renovering af byrummet.

Tabel 3: Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr.(løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Områdefornyelse Centrale Vesterbro			1.600	5.840	
Børne- og Ungdomsforvaltningen				1.000	
Afsatte midler i alt			1.600	6.840	
Heraf forbrugt			0	0	0



Sammenhængskraft og sikkerhed i Husum – En åbning til resten af København (U17)

03-07-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler
Adam Carsten Pedersen
Rebecca Forsman



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Husum er en meget delt bydel, og Frederikssundsvej udgør en markant skillelinje og barriere, der understøtter opsplittningen af Husum Nord og Husum Syd.

Frederikssundsvej går mellem villakvarterene i syd og de store almene boligafdelinger i nord. Af historiske grunde er Husums vejstruktur lagt, så det er let at bevæge sig fra øst til vest, men mere vanskeligt at bevæge sig fra syd til nord. Det betyder, at mange københavnere, der har boet mange år i det nordlige Husum, aldrig har sat deres ben i Husumparken i syd.

For at styrke sammenhængskraften mellem Husum Nord og Husum Syd er der et stort behov for at etablere en tværgående cykel- og gangforbindelser, der kan udvikle de fysiske muligheder for kunne mødes og færdes på tværs af Husums nordlige og sydlige kvarterer.

En tværgående cykel- og gangforbindelse vil samtidig understøtte et mål i udviklingsplanen for det udsatte byområde Tingbjerg/Husum om at styrke sammenhængen mellem Tingbjerg og Husum samt at skabe gode forbindelser til den omkringliggende by.

Indhold

Husum rummer allerede i dag en potentiel rute fra nord til syd. Forbindelsen er i alt 1,9 km lang fra Husumparken i syd til EnergiCenter Voldparken i nord og videre til Tingbjerg og det kommende kulturhus.

Forbindelsen skal kobles til cykelsuperstier langs Frederikssundsvej og Vestvolden og opgraderer derved også denne forbindelse ved at knytte Husum og Tingbjerg bedre sammen med resten af København.

Samtidigt kan den danne kondiløber-loops langs Vestvolden og Utterslev Mose og dermed gøre området attraktivt for flere københavnere. Endelig vil forbindelsen kunne skabe en mere sikker skolevej for de ca. 150 børn, der bor i nord, og som dagligt bevæger sig til en skole i den sydlige del af området.

Forbindelsens forløb er præget af flere usikre krydsningsmuligheder ved de store veje, og den er på en række steder både utryk og upraktisk. For at kunne udnytte rutens potentiale som en sikker og tryk forbindelse mellem Husum Nord og Husum Syd er følgende tiltag derfor nødvendige:

- Etablering af en direkte forbindelse mellem Vestvolden og EnergiCenter Voldparken
- Forbedringer af forholdene for cyklister på Kobbelvænget og Korsager Allé
- Ny gangsti på græsarealet langs Kobbelvænget
- Ny gangsti gennem Husum Vænge
- Bænke og motionsudstyr på strategisk udvalgte punkter
- Fartdæmpning på Korsager Allé og Karlslundevej
- Forbedring af overgangene over Husumvej og Gadelandet

De økonomiske konsekvenser

Der søges om 6 mio. kr. i anlæg i 2014 og 290.000 kroner til vedligeholdelse og drift i 2014-2017.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	900				900*
- Anlæg	5.100				
Anlægsudgifter i alt	6.000				900*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	35	85	85	85	
Afledte serviceudgifter i alt	35	85	85	85	

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

Beskæftigelseseffekt

Det forventes, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 8 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Risikovurdering i anlægsprojekter

En del af ruten forløber på privat fællesvej. Trafikdæmpende foranstaltninger på disse delstrækninger er derfor betinget af et vellykket samarbejde med grundejerforeningerne. Samarbejdet vurderes til at være uproblematisk.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til budgetønsket.



Snorresgade (U18)

19-03-2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke:

Sagsbehandler
Sanne Maj Andersen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

På Islands Brygge er der etableret et nyt legeområde, som forbinder legepladserne mellem børneinstitutionerne Snorretoppen og Bryggen. Legeområdet er blandt andet etableret på det gamle banetracé mellem Islands Brygge og Kigkurren.

Den ene institutions legeområde rummede tidligere en stiforbindelse på tværs af det gamle banetracé mellem Snorresgade og Bryggens Gård, som nu er lukket. Stien var en meget anvendt og værdsat genvej, og lukningen har været til stor ærgrelse for fodgængere og borgere i området.

Indhold

Det foreslås, at arealet mellem Snorresgade og Bryggens Gård genetableres som en grøn og tryk forbindelse og en lokal smutvej. Stiforbindelsen skal være tilgængelig for alle.

En genetableret stiforbindelse vil betyde bedre adgangsforhold for fodgængere og sikre bedre sammenhæng i nærområdet.

Amager Vest Lokaludvalg har et stort ønske om, at budgetønsket prioriteres i budget 2014.

Der er udarbejdet et skitseprojekt for stiforbindelsen.

Der forventes ikke øgede driftsudgifter som følge af projektet.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektudvikling og anlæg	725				725*
Anlægsudgifter i alt	725				725*

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

Beskæftigelseseffekt

Da projektet er et mindre anlægsprojekt vil det kun have en mindre effekt på beskæftigelsen. Til gengæld vil denne beskedne investering gøre en stor forskel i området.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Marts 2014
Udbud gennemført	April 2014
Anlægsbevilling givet	Juni 2014
Opførelse igangsat	Juli 2014
Opførelse afsluttet	November 2014
Facilitet ibrugtaget	November 2014

Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikoen vurderes til at være lav. Det er vigtigt i arbejdet med projektet at være opmærksom på ejerforholdene på arealet, da arealet i dag bruges af en institution, som i givet fald vil skulle afgive areal for at stiforbindelsen kan etableres. Denne risiko håndteres gennem en tæt dialog med institutionerne. Vejrlig i anlægsperioden og koordinering til evt. ledningsomlægninger kan desuden påvirke tidsplanen.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



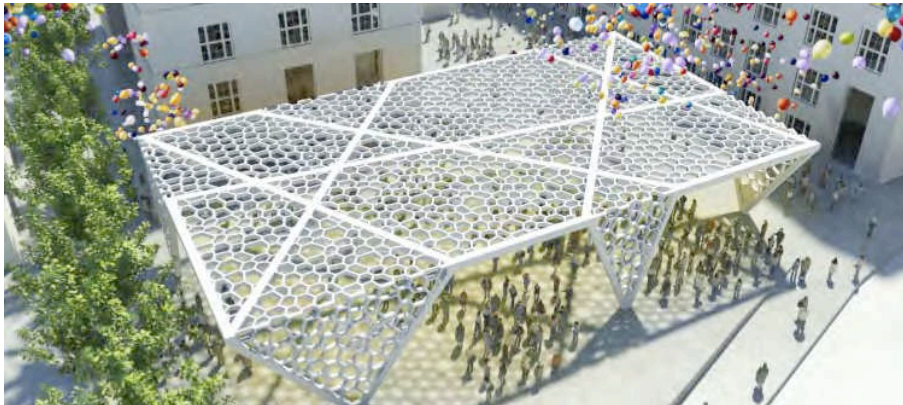
Musiktorvet (U21)

09-08-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler
Rebecca Forsman



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Musiktorvet er en del af udbygningen af Amager Kulturpunkt. Planerne om udvikling af Musiktorvet er udarbejdet i et tæt samarbejde med lokale beboere og brugere via Områdefornyelsen Øresundsvej kvarteret og på baggrund af en arkitektkonkurrence fra 2008, der omfatter to etaper.

Den 1. etape er gennemført og har omfattet etablering af en belægning på pladsen, der samler byrummet, samt delvis transformation af de mange kælder- og stueetager, der vender ud mod pladsen for dermed at skabe et naturligt byliv på Musiktorvet.

Den 2. etape, er endnu ikke gennemført og omfatter udformning af Musiktorvets varetegn i form af et overdækket byrum, som giver mulighed for øget byliv på pladsen året rundt og i alt slags vejr.

Indhold

Det foreslås, at Musiktorvet færdiggøres ved at gennemføre 2. etape, der omfatter et vartegn i form af et overdækket byrum.

Med en overdækning af Musiktorvet vil kvarteret få et tiltrængt byrumsløft med et stærkt arkitektonisk udtryk og få mulighed for at trække bylivet ud i det offentlige rum, eksempelvis via faste markedsdage. Derudover vil Musiktorvet kunne placere sig selv - og Amager - på det "københavnske landkort" i forhold til større musik-, teater- og kulturbegivenheder og dermed kunne styrke Amager Kulturpunkt som en (kulturel) motor for området.

2. etape vil konkret betyde, at en del af forpladsen på Musiktorvet dækkes af en lys og meget markant skulpturel overdækning, der vil udgøre pladsens varetegn og skabe et aktivt og pulserende liv i byrummet på alle tider af året.

Da det er 2. etape af et påbegyndt anlægsprojekt, foreligger der allerede en byggetilladelse. Overdækningen vil derfor kunne etableres i 2014.

De økonomiske konsekvenser

Der ønskes 11,9 mio. kr. i 2014 til etablering af overdækning af Musiktorvets forplads.

Overdækningen forventes ikke at medfører egentlige driftsomkostninger. Det skal dog afklares, om Amager Kulturpunkt kan stå for den daglige drift.

Tabel 1: Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering og anlæg	11.900				11.900*
Anlægsudgifter i alt	11.900				11.900*

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

Beskæftigelseeffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseeffekt på ca. 15 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projekteringen er gennemført, og der er givet byggetilladelse. Der er således ingen væsentlige risici forbundet med projektet, ligesom projektet kan eksekveres med det samme.

Flere forvaltninger/udvalg

Udviklingen af Musiktorvet gennemføres i et samarbejde mellem Kultur- og Fritidsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Tidligere afsatte midler

Musiktorvets 1. etape (belægning af pladsen og etablering af cafe og spillested m.v.) blev påbegyndt juni 2010 og blev afsluttet i efteråret 2012. Borgerrepræsentation har frigivet i alt ca. 23,5 mio. til dette formål.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014
Musiktorvet, 1. etape	23.500				
Afsatte midler i alt	23.500				



Stibro fra Enghave Brygge til Islands Brygge (U22)

12-08-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler
Louise Overgaard Ploug



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

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

I forbindelse med byudviklingen af Enghave Brygge er det væsentligt at sikre en broforbindelse til Amager/Artillerivej Syd på tværs af havneløbet. I lokalplanforslag for Enghave Brygge er der indarbejdet mulighed for en stibro for cyklister og gående fra Enghave Brygge til det nye boligområde Artillerivej Syd på Islands Brygge.

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Transportministeriet og Metroselskabet igangsat en udredning, der forelægges Borgerrepræsentationen medio 2013. Udredningen skal kunne danne grundlag for indgåelse af en aftale med staten om finansiering af metroafgreningen, og om igangsættelse af forberedende arbejder samt udarbejdelse af VVM og plangrundlag for metroafgreningen til Ny Ellebjerg. Principbeslutning herom forventes indgået ultimo 2013. Med budgetaftale 2013 blev der ligeledes reserveret 8,5 mio. kr. i kommunekassen til projektering af metro til Sydhavnen og Ny Ellebjerg.

I det igangværende udredningsarbejde indgår bl.a. afklaring af, hvorvidt det anbefales at placere en metrostation på Enghave Brygge eller i Frederiksholmsløbet mellem Enghave Brygge og Teglholmen.

Såfremt der placeres en metrostation på Enghave Brygge vil en stibro fra Enghave Brygge til Artillerivej Syd betyde, at Artillerivej Syd-området bliver stationsnært. Stibroen vil dermed understøtte metroforbindelsen med kundeunderlag fra de mange forventede

boliger ved Artillerivej Syd. Placeringen af en metrostation i Frederiksholmsløbet vil ligeledes medføre stationsnærhed for den sydlige del af Artillerivej Syd-området.

Stibroens betydning for sammenhængen i byen øges, såfremt der træffes beslutning om metro til Sydhavnen med stationsplacering ved Enghave Brygge. Denne betragtning indgår ligeledes i budgetaftale 2013, hvor parterne blev enige om, at der i forbindelse med planlægningen af en metro til Sydhavn også skal undersøges muligheden for en stiforbindelse fra Enghave Brygge.

Indhold

Det foreslås, at der etableres en stibro fra Enghave Brygge til Islands Brygge. Broen etableres med en bredde på 2 m til gangsti og 4 m til cykelsti. Til sammenligning har Bryggebroen 2,4 m gangsti og 3,1 m cykelsti, hvor cykelstien i dag vurderes til at være for smal til at håndtere den mængde cyklister, der dagligt benytter forbindelsen. Den kommende Inderhavnsbro har på de faste brofag 4 m til cykel og 4 m til gang, mens der på midterfaget, hvor trafikanterne mødes, er der 4 m til cykel og 3 m til gang.

Broen skal være oplukkelig og have en frihøjde, der tilgodeser de sejlene. Broen skal derfor have en frihøjde, der mindst svarer til de eksisterende broer i Inderhavnen og kanalerne. Broens længde vil, når de planlagte opfyldninger ved Enghave Brygge er etableret, skulle være ca. 150 m.

For at overholde krav til maksimal stigning skal der påregnes udført ramper, så broen får en samlet længde på mindst 230 m. På grund af bebyggelser på landsiderne kan det blive vanskeligt at lægge ramper på land, og disse er derfor antaget udført som en del broens forløb over havneløbet. I udformningen af broen kan der arbejdes med opholdsmuligheder, så broen udover at udgøre en forbindelse for cyklister og gående også kan fungere som et rekreativt element og som supplement til havnepromenaden og adgangsmuligheder til vandet på Enghave Brygge.

En stibroforbindelse på tværs af havneløbet vil bidrage til færdiggørelsen af Sydhavnen samt medvirke til at skabe bedre sammenhæng i byen på tværs af havnen. Stibroen vil eksempelvis give direkte adgang fra Enghave Brygge til den kommende strand ved vigen på Artillerivej Syd og give lettere adgang for cyklister og fodgængere fra Vesterbro til Amager Fælleds rekreative, grønne 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 stibro mellem Enghave Brygge og Artillerivej Syd vil udgøre 110 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 og projektering	6.000	17.000			6.000*
- Anlægsarbejder			40.000	47.000	
Anlægsudgifter i alt	6.000	17.000	40.000	47.000	6.000*

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 stibroen generere 143 årsværk.

Tidsangivelse

Projektering og endelig beslutning om stibro ved Enghave Brygge kan igangsættes efter principbeslutning om metro til Sydhavnen, hvilket forventes at ske ultimo 2013. Der vil gå 3½-4 år fra projektering igangsættes til broen kan åbnes, med mindre der sker væsentlige, forsinkende forhold i anlægsprocessen. Anlæg af broen kan først finde sted, når Enghave Brygge er byudviklet, og når havnepromenaden er anlagt. Dette forventes tidligst at være sket i 2016.

Table 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 at blive udskudt, såfremt Enghave Brygge ikke er byudviklet i 2016. Etableringen af projektet forudsætter, at det fremlagte lokalplanforslag for Enghave Brygge vedtages endeligt.



Tryghed – Belysning i Voldparken (U25)

04-06-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler
Adam Carsten Pedersen
Rebecca Forsman



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Københavns Kommune gennemfører årligt en tryghedsundersøgelse. I dette tryghedsindeks for Brønshøj-Husum, som det fremgår af Bilag 1, har der været en generel positiv udvikling, primært som følge af færre politianmeldelser. Undersøgelsen viser dog, at der i Distrikt 18 (Husum, vest for Utterslev Mose) er en højere utryghed end i de omkringliggende distrikter. Distrikt 18 er dét distrikt ud af 35 distrikter, hvor flest er utrygge ved at færdes ude i aften- og nattetimerne. Godt hver tredje er utrygge (31,2 pct.), hvilket dog er fald fra 37,9 pct. i 2009.

”Voldparken”, området mellem Bystævnet, Gadelandet og Åkandevej, er beliggende i Distrikt 18, og er ifølge Københavns Kommunes tryghedsindeks et af de mest utrygge områder i København. I området ligger blandt andet den nedlagte Voldparken Skole, som i dag bl.a. har udflytterbørnehaver for 450 børn fra hele Københavns Kommune samt kultur- og idrætstilbud og foreningslokaler for københavnere i Husum og Tingbjerg.

Den dårlige belysning for især fodgængere og cyklister i og omkring Voldparken vurderes at være en væsentlig medvirkende årsag til utrygheden.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Økonomiforvaltningen igangsat en række initiativer for at øge trygheden for både beboere og kommunalt ansatte i området. Målet har været at åbne Voldparken op, således at især Husums beboere syd for Frederikssundsvej og i Tingbjerg også føler sig trygge i og omkring Voldparken. Der er imidlertid også behov for bedre belysning i og omkring Voldparken, hvilket vil kunne medvirke til at øge trygheden for fodgængere og cyklister på Kobbelvænget, i selve Voldparken og på Vestvolden.

Indhold

Det foreslås, at der etableres ny belysning, som særligt har til formål at øge trygheden for fodgængere og cyklister på en række udvalgte strækninger og punkter, der baseres på den belysningsplan, som Brønshøj-Husum Lokaludvalg har udarbejdet i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen.

Den nye belysning vil blive indarbejdet som supplement til den eksisterende gadebelysning, der i 2013 har fået nye armaturer langs vejene Kobbelvænget, Voldparken og Arildgård.

Det hidtidige arbejde er sket i nært samarbejde med Brønshøj-Husum Lokaludvalg. Projektet anses derfor i overensstemmelse med lokale borgers ønsker og der planlægges ikke yderligere borgerdialog. Projektet er meget efterspurgt blandt borgerne i området.

Et nyt forskningsprojekt fra SFI Campbell dokumenterer, at forbedret belysning har en markant kriminalpræventiv virkning med fald på op til 21 pct.

Der ønskes bedre belysning på følgende strækninger:

- Cykelstien langs Vestvolden fra ca. Bystævnet til Åkandevej, der er den eneste del af Vestvolden, som ikke er belyst.
- Kobbelvænget fra Vestvolden til Frederikssundsvej, som mangler belysning for fodgængere på bl.a. den grønne rabat på vestsiden (se billedet). Der arbejdes desuden på at skabe en grøn cykelrute på denne strækning.
- Gangstien fra Kobbelvænget til Åkandevej.
- Gadelandet med bedre belysning for fodgængere på den nordlige side. Der arbejdes desuden på at få trafikdæmpet denne strækning og skabt bedre overgange.

Det vurderes af Teknik- og Miljøforvaltningens belysningsfaglige medarbejdere, at de beskrevne strækninger vil kunne dækkes af ca. 85 lysarmaturer.

Gennemsnitligt koster hver lampe 230 kr. i elektricitet og 375 kr. i drift pr. år. Dette er ligeledes vurderet ud fra Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer.

Der søges derfor om 3 mio. kroner til opsætning af ny belysning i 2014 samt 174.000 kroner til vedligeholdelse og drift i 2014-2017.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	600				600*
- Anlæg	2.400				2.400*
Anlægsudgifter i alt	3.000				3.000*
Heraf til KEjd	300				
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	15	53	53	53	
Afledte serviceudgifter i alt	15	53	53	53	

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

Beskæftigelseseffekt

Det estimeres, at anlægsudgifterne vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 3 årsværk i anlægsperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Udbud af rådgiverydelse afsluttet	Marts 2014
Forprojektering afsluttet	Juni 2014
Eksterne godkendelser	September 2014
Udbud gennemført	September 2014
Udførelse igangsat	September 2014
Udførelse afsluttet	November 2014
Facilitet ibrugtaget	December 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 forventes ingen væsentlige risici i forbindelse med nedgravningen af el-kabler, men der kan i vinterhalvåret forekomme vejrlig, der kan forsinke projektet.

Hvis tidsplanen skal holde for belysning på Vestvolden forudsættes det, at det indledende arbejde med at opnå godkendelse fra Naturstyrelsen til dispensationsansøgningen er afsluttet ved budgetårets begyndelse. Ansøgningen skal både behandles i Fredningsnævnet og Kulturstyrelsen.

Anlægsperioden kan ændres, hvis det skønnes, at der skal koordineres med andre projekter i området.

Flere forvaltninger/udvalg

De ønskede anlægsudgifter er fordelt mellem Teknik- og Miljøudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget.

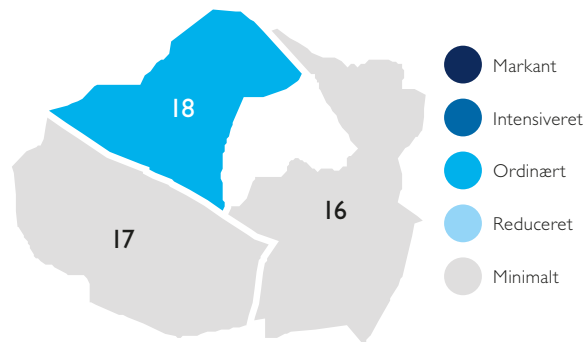
Tabel 3. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
Teknik- og Miljøudvalget	2.700			
Kultur- og Fritidsudvalget	300			
I alt	3.000			

Tidligere afsatte midler

Tingbjerg-Husum partnerskab har tidligere i 2013 afsat 340.000 kr. til belysning af Vestvolden, hvor det resterende finansieringsbehov (660.000 kr.) forventedes dækket af en pulje i Naturstyrelsen. Imidlertid har Naturstyrelsen tilkendegivet, at de først kan frigøre midlerne i 2014 og ikke kan garantere en støtte til dette formål. Det betyder, at midlerne afsat i partnerskabet enten vil skulle anvendes som supplement til dette budgetnotat eller bortfalde. Beslutning om ændret anvendelse af partnerskabsmidlerne vil skulle godkendes af partnerskabets styregruppe og Økonomiudvalget.

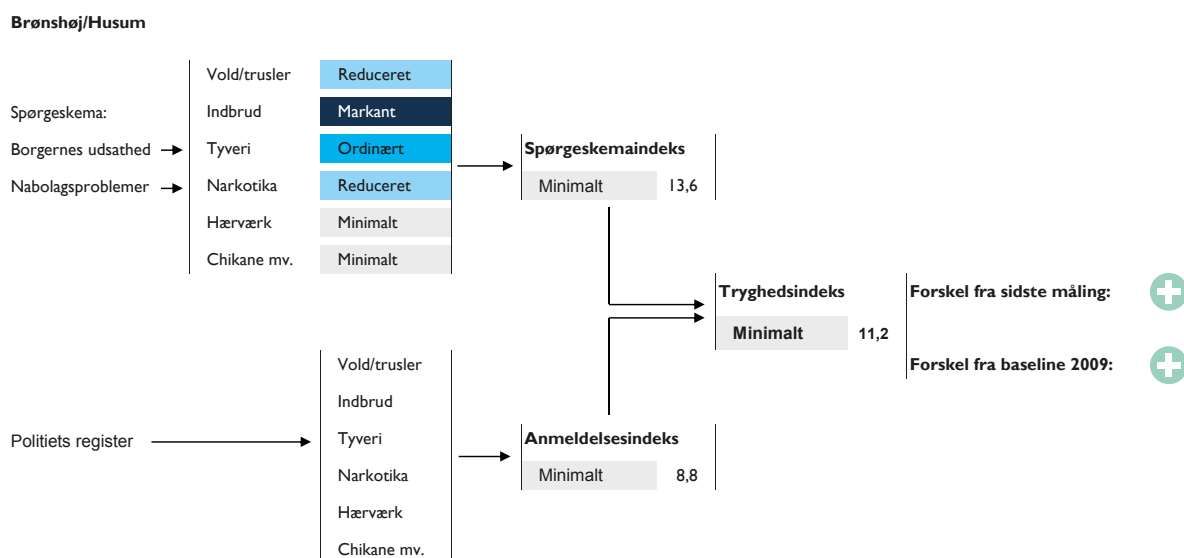
STORT FALD I INDSATSBEHOVET I BRØNSHØJ-HUSUM



Tryghedsindekset 2013 viser, at behovet for tryghedsskabende indsats i Brønshøj-Husum som bydel er faldet fra intensiveret i 2012 til minimalt i år. Den positive udvikling ses både i forhold til beboernes angivelse af udsathed for og oplevelse af kriminalitet i nabolaget samt politiets anmeldelser. Selvom det både er beboernes oplevelse af kriminalitet i nabolaget og politiets anmeldelser, der bidrager til den positive udvikling i Brønshøj-Husum, er det primært et stort fald på indekset for politianmeldelser, der forklarer faldet på den overordnede Tryghedsindeksscore. I Brønshøj-Husum oplever beboerne særligt indbrud som et problem i nabolaget, hvilket understøttes af høje anmeldelsestal for indbrud. Dog er anmeldelsestallene for indbrud faldet meget i perioden 2012-13.

Minimalt behov for tryghedsindsats

Tryghedsindekset 2013 viser, at der er behov for en minimal indsats i Brønshøj-Husum som bydel mod et intensiveret indsatsbehov i 2012. For København er behovet reduceret. De to grønne trafiklys i nedenstående figur betyder, at der kan påvises en signifikant positiv udvikling sammenlignet med sidste måling i 2012 og startmålingen i 2009.



Beboerne i Brønshøj-Husum oplever kriminalitet i samme grad som københavnere generelt

Spørgeskemaindekset er faldet fra reduceret indsatsbehov i 2012 til minimalt i 2013, hvilket er på niveau med København generelt. Der kan påvises en signifikant positiv udvikling sammenlignet med startmålingen i 2009, mens der ikke kan påvises en ændring siden sidste måling i 2012.

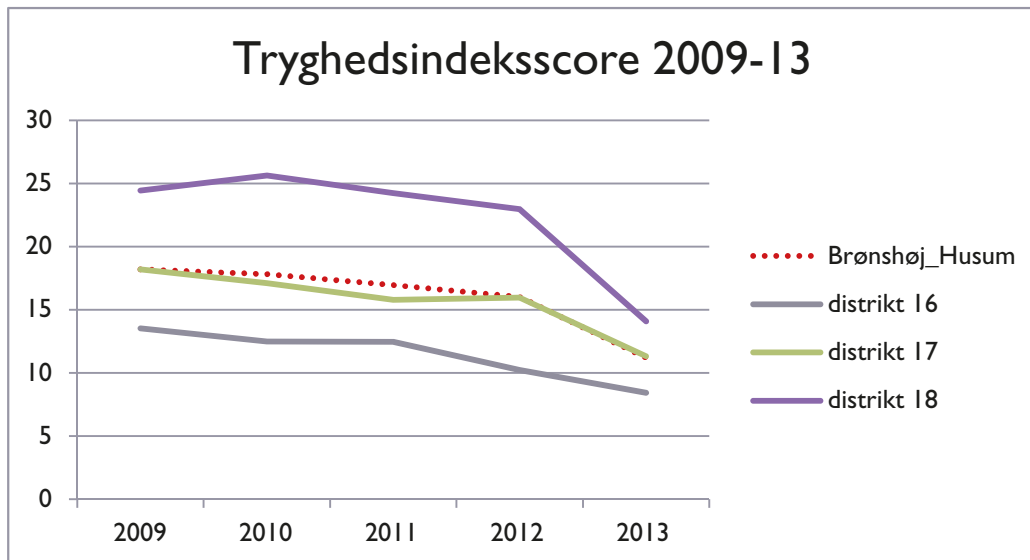
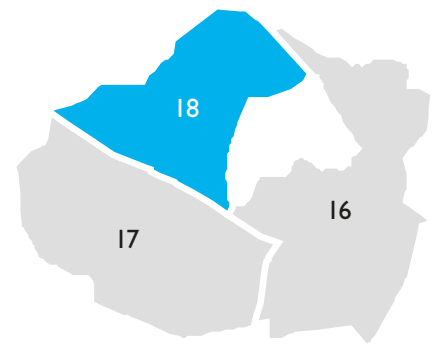
Behovet for tryghedsskabende indsats er i 2013 faldet for vold/trusler og tyveri sammenlignet med sidste måling i 2012. I 2013 er det særligt indbrud og i mindre grad tyveri, som beboerne i Brønshøj-Husum er mest udsatte for og vurderer som et nabolagsproblem.

Trods fald er der fortsat mange anmeldelser til politiet for indbrud

Anmeldelsesindekset er faldet fra intensiveret i 2012 til minimalt i 2013, hvilket er lavere end København, der har et ordinært indsatsbehov. Sammenlignet med København er der i Brønshøj-Husum i 2013 en del flere anmeldelser for indbrud, mens der er en del færre anmeldelser for tyveri og narkotika. For vold/trusler er der lidt færre anmeldelser end for København, mens Brønshøj-Husum er på niveau med København for hærværk.

Selvom der fortsat er mange anmeldelser for indbrud i Brønshøj-Husum er antallet af anmeldelser for indbrud faldet med 38 pct. sammenlignet med sidste måling i 2012, hvilket svarer til et fald fra 34 anmeldelser per 1.000 indbyggere i 2012 til 21 i 2013.

OMRÅDERNE I BRØNSHØJ-HUSUM



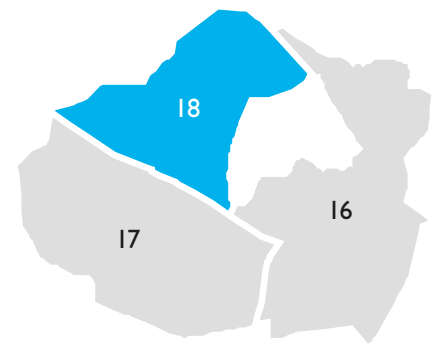
Forskellige indsatsbehov i bydelens distrikter

Som det fremgår af figuren, er der fortsat variation i scoren på Tryghedsindekset mellem de forskellige distrikter i Brønshøj-Husum.

- For Husum, syd for Utterslev Mose (distrikt 16), kan der påvises en signifikant positiv udvikling sammenlignet med startmålingen i 2009 samt sidste måling i 2012. Faldet siden sidste måling i 2012 skyldes primært et fald på Anmeldelsesindekset. I 2013 er indsatsbehovet fortsat minimalt.
- For Husum syd (distrikt 17), kan der påvises en signifikant positiv udvikling sammenlignet med startmålingen i 2009 samt sidste måling i 2012. Indsatsbehovet er faldet fra intensiveret i 2012 til minimalt i 2013. Faldet siden sidste måling i 2012 skyldes primært et stort fald på Anmeldelsesindekset, der er faldet fra intensiveret i 2012 til reduceret i 2013. Sammenlignet med startmålingen i 2009 kan der også påvises en signifikant positiv udvikling på Spørgeskemaindekset.
- For Husum, vest for Utterslev Mose (distrikt 18), kan der påvises en signifikant positiv udvikling sammenlignet med startmålingen i 2009 samt sidste måling i 2012. Indsatsbehovet er faldet fra markant i 2012 til ordinært i 2013. Faldet siden sidste måling i 2012 skyldes primært et stort fald på Anmeldelsesindekset, der er faldet fra markant i 2012 til ordinært i 2013. Sammenlignet med startmålingen i 2009 kan der også påvises en signifikant positiv udvikling på Spørgeskemaindekset.

Som det fremgår af figuren er det distrikt 18, der påvirker Tryghedsindeksscoren for Brønshøj-Husum negativt, selvom der er sket et stort fald i perioden 2012-2013.

UTRYGHED I AFTEN-/NATTETIMERNE I BRØNSHØJ-HUSUM



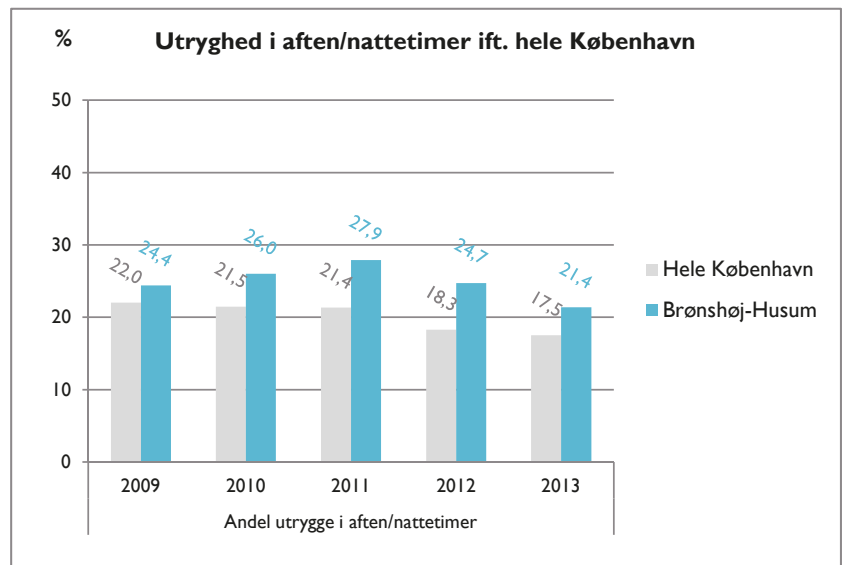
Den subjektive tryghed i aften-/nattetimerne

Udover spørgsmål, der indgår i beregningen af Tryghedsindekset, er beboerne blevet spurgt om, hvordan de oplever at færdes i udendørsarealerne i deres nabolag i aften-/nattetimerne. Selvom der er sket en positiv udvikling på Tryghedsindekset i Brønshøj-Husum som bydel og for distrikterne, så har Brønshøj-Husum i 2013 den tredje største andel af beboere, der føler sig utrygge.

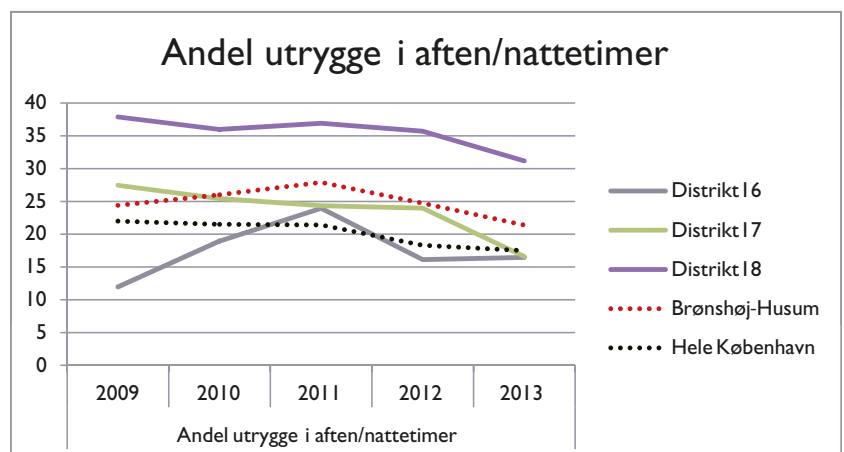
Beboerne i Brønshøj-Husum føler sig mere utrygge i aften-/nattetimerne end resten af københavnere

Andelen af utrygge beboere i Brønshøj-Husum er i 2013 signifikant større end for København. I 2013 er det mere end hver femte beboer i Brønshøj-Husum, der føler sig utryg ved at færdes ude i aften-/nattetimerne.

Sammenlignet med startmålingen i 2009 og sidste måling i 2012 kan der ikke påvises en signifikant ændring i andelen af beboere i Brønshøj-Husum, der angiver, at de føler sig utrygge.



Grafen viser udviklingen i andelen af beboere, der føler sig utrygge ved at færdes i udendørsarealerne i nabolaget i aften-/nattetimerne fordelt på distrikterne i bydelen. For Brønshøj-Husum ses, at det er distrikt 18 Husum vest for Utterslev Mose, der over tid trækker op i bydelens andel af utrygge. I 2013 er det knap hver tredje beboer i distrikt 18, der føler sig utryg ved at færdes i udendørsarealerne i nabolaget i aften-/nattetimerne. Distrikt 18 er dermed det distrikt ud af 35 distrikter, der i 2013 har den anden største andel af utrygge beboere. Dog er andelen af utrygge beboere i distrikt 18 faldet fra 37,9 pct. af beboerne i 2009 til 31,2 pct. i 2013.



**Harrestrup Å (U26)**

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

21. marts 2013

Sagsbehandler
Palle D. Sørensen

**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Budgetønsket skal sikre en gennemførelse af den forestående helhedsplan for Harrestrup Å

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog i forbindelse med budget 2012 at udarbejde en helhedsplan for Harrestrup Å. Planen, der blev færdig i juni 2013, forelægges Teknik- og Miljøudvalget ultimo august og skal derefter i offentlig høring. Helhedsplanen sigter på en genopretning af åens naturlige tilstand med slyngninger, naturlig bredvegetation, fiske- og dyreliv m.m. Planen skal ikke mindst udløse åens store rekreative potentiale og give københavnere adgang til at opleve og bruge åen. Samtidig vil indgrebene over for spildevandsudledninger medføre, at den hygiejniske vandkvalitet i vandløbet - og dermed i Kalveboderne - bliver så god, at der kan etableres en badestrand ved Valbyparken.

For at muliggøre dette, skal der gennemføres spildevandstekniske tiltag finansieret af HOFOR (takstmidler) i Herlev, Hvidovre, Rødovre og Københavns kommuner. Tiltagene, som forventes færdige i 2015/2016, vil sikre, at Københavns Kommune lever op til målsætningerne i Spildevandsplanen 2008 samt kravene i statens vandplaner, når det gælder vandets kvalitet. Ydermere vil HOFOR's tiltag sikre, at vandløbet bidrager til skybrudssikring af området. Disse tiltag bliver indarbejdet i den kommende spildevandsplan, der forventes fremlagt i 2014.

Naturgenopretningen samt de rekreative og landskabelige tiltag, som er nødvendige for at åens rekreative potentiale kan udnyttes, og at åen lever op til kravene i statens vandplaner, når det gælder åens naturindhold. Da vandløbet fra Fæstningskanalen og sydpå alene er beliggende i Københavns Kommune, skal Københavns Kommune finansiere denne strækning af genopretningen. Det er midler til denne del, som dette budgetønske omhandler.

Indhold

En gennemførelse af Harrestrup Å-projektet vil betyde et stort rekreativt og naturmæssigt løft af parkstrøget Krogebjergparken, Damhusengen og Vigerslevparken (i alt ca. 8 km.) og kan muliggøre en badestrand i Valbyparken.

De forventede resultater ved gennemførelse af Harrestrup Å-projektet og HOFOR's takstfinansierede indsatser er følgende:

- Projektet vil medføre en gennemgribende fornyelse og et rekreativt løft af parkstrøget fra Krogebjergparken til Kalveboderne, der vil skabe en sammenhængende grøn og blå oplevelse for rigtig mange af byens borgere.
- Projektet har et stort potentiale for at tilføre byen nye kvaliteter i form af et naturlignende vandløb, øget biodiversitet, større tilgængelighed, synlighed, øget rekreativ anvendelse og øget livskvalitet.
- Projektet er medvirkende til at muliggøre en badestrand i Valbyparken.
- Harrestrup Å vil bidrage til sikring af området mod oversvømmelser i forbindelse med skybrud og der vil kunne ledes hverdagsregn til åen. Der kan etableres kontrollerede oversvømmelser med et bassinvolumen på samlet ca. 200.000 m³ i Krogebjergparken, på Damhusengen og i Vigerslevparken. Disse vil medføre, at vandløbet kan håndtere en 20-årsregn i forhold til som nu, en 10-årsregn. Skybrudsplanens målsætning om 100-årsregn vil kræve supplerende tiltag, herunder især nye underføringer ved krydsende veje (som kan finansieres via takstmidler).
- HOFOR's del af projektet vil opfylde målene for området fra Spildevandplan 2008 og statens vandplan.

De økonomiske konsekvenser

Københavns Kommunes del af projektet er foreløbigt budgetteret til 114 mio. kr. Denne landskabelige og rekreative indsats kan ikke takstfinansieres, men skal finansieres som et almindeligt kommunalt anlægsprojekt. Der er tidligere afsat 19 mio. kr. til projektet, heraf ca. 3 mio. kr. til udarbejdelse af helhedsplanen inkl. tilpasning af plan til skybrudssikringen af området. Til projektering og anlæggelse af helhedsplanen mangler der således 98 mio. kr.

Model 1

Det er muligt, at gennemføre helhedsplanen i perioden 2014-2018. Den heraf følgende økonomi fremgår af Tabel 1.

I model 1 færdiggøres alle etaperne 2-8 inden 2018. Den samlede pris herfor er 98 mio. kr.

Model 2

Det er dog muligt at sprede gennemførelse af helhedsplanen ud over en længere periode. I model 2 bliver etaperne 2, 3 og 4 færdiggjort inden 2018. Den samlede pris herfor er 48 mio. kr. (se tabel 2). Der vil således skulle findes finansiering af de resterende etaper i forbindelse med efterfølgende budgetforhandlinger – 50 mio. kr.

Det er vigtigt at understrege, at for at opnå målet om ”god økologisk tilstand” i statens vandplaner kræver en gennemførelse af hele helhedsplanen.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter, Model 1

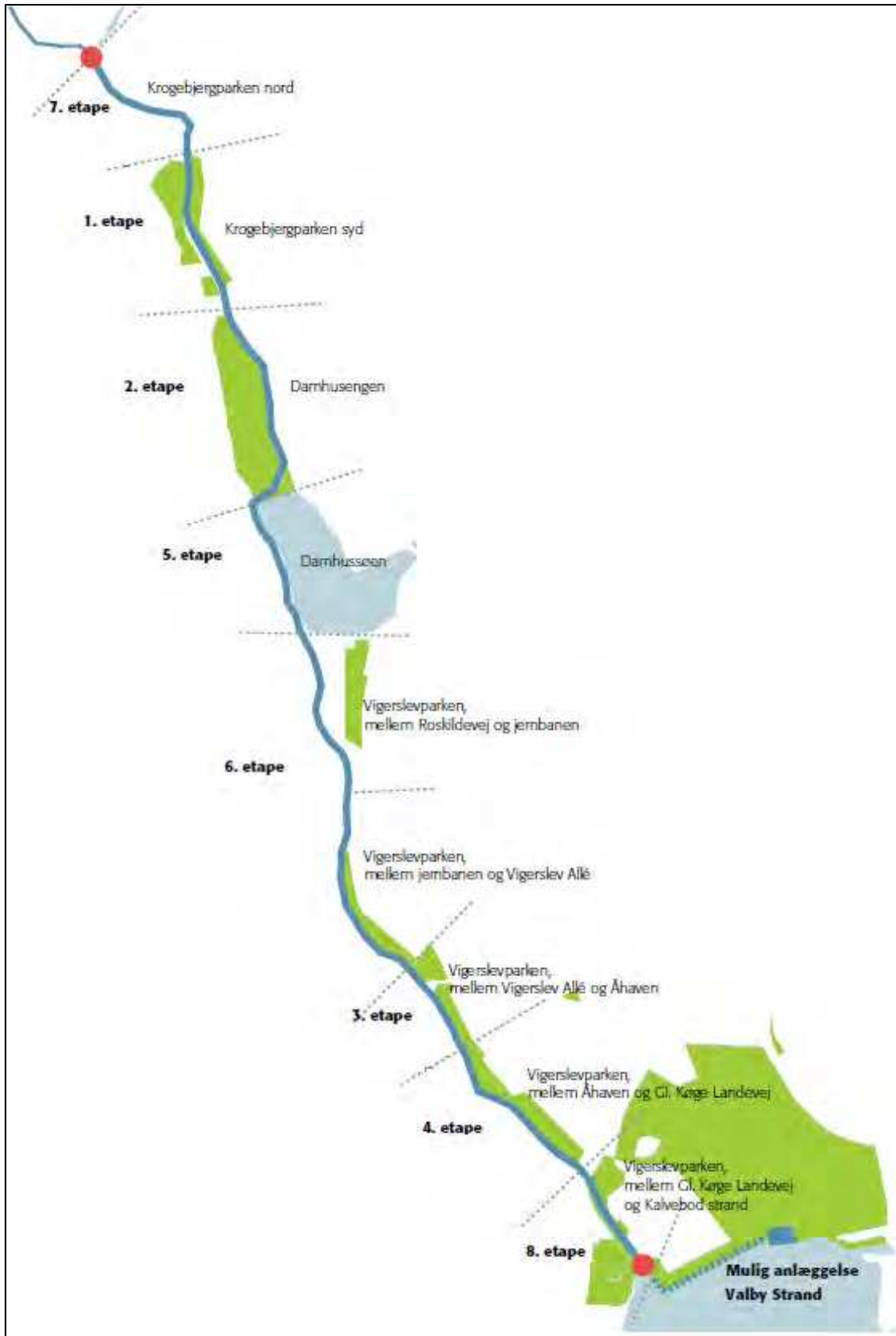
1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering etape 2 og 3	3.000				3.000*
- Projektering og anlæg af etape 2 og 3		30.000			
- Projektering og anlæg af etape 4 og 5			26.000		
- Projektering og anlæg af etape 6, 7 og 8				38.000	
Anlægsudgifter i alt	3.000	30.000	26.000	38.000	3.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		3.000	5.600	9.400	
Afledte serviceudgifter i alt		3.000	5.600	9.400	

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

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter, Model 2

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering etape 2	2.000				2.000*
- Projektering og anlæg af etape 2		25.000			
- Projektering og anlæg af etape 3			8.000		
- Projektering og anlæg af etape 4				13.000	
- Projektering og anlæg af etape 5, 6, 7 og 8					
Anlægsudgifter i alt	2.000	25.000	8.000	13.000	2.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		2.500	3.300	4.600	
Afledte serviceudgifter i alt		2.500	3.300	4.600	

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



Figur 1: Etaper Harrestrup Å

Beskæftigelseseffekt

De 98 mio. kr. har en beskæftigelseseffekt på 126 årsværk jf. beregninger fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Tidsangivelse

Table 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt, Alternativ 1

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	2014-2017**
Udbud gennemført	2014-2017
Anlægsbevilling givet	2014-2017
Opførelse igangsat	2014-2017
Opførelse afsluttet	2015-2018
Facilitet ibrugtaget	2018

** Projektet anlægges i etaper – derfor angives tiden i intervaller.

Table 4. Tidsangivelse for anlægsprojekt, Alternativ 2

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	2014-2017**
Udbud gennemført	2014-2017
Anlægsbevilling givet	2014-2017
Opførelse igangsat	2014-2020
Opførelse afsluttet	2015-2022
Facilitet ibrugtaget	2022

** Projektet anlægges i etaper – derfor angives tiden i intervaller.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikoen vurderes som begrænset og omhandler primært risikoen for fordyrende elementer som eksempelvis behov for yderligere underføring ved veje med videre.

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til Harrestrup Å i forbindelse med budgetaftalen for 2011, 2012 og 2013. Midlerne for 2011 og 2012 dækker udarbejdelse af helhedsplan samt projektering og igangsættelse af 1. etape (Krogebjergparken). Midlerne for 2013 dækker alene supplerende undersøgelser i forbindelse med skybrudsplanlægningen.

Midlerne, der søges fremadrettet, dækker projektering og anlæg af de resterende etaper fra Krogebjergparken i nord til Vigerslevparken i syd.

Disse midler suppleres med de kloaktekniske anlæg, som foretages af HOFOR og udgør ca. 350 mio. kroner.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2011:	3.000				
”KBH i Vækst”					
Budgetaftale 2012:		1.500	2.500	11.000	
Budgetaftale 2013:			250	750	
Afsatte midler i alt	3.000	1.500	2.750	11.750	
Heraf forbrugt	2.000	500	250		



Klimatilpasning, sikring mod stormflod (U27)

Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.

Pakke:

25. marts 2013

Sagsbehandler
Peter Andreas
Heiberg/Jan Rasmussen



Illustration der viser forslag til sikring mod stormflod

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog i august 2011 Klimatilpasningsplanen for Københavns Kommune.

Ifølge Klimatilpasningsplanen skal beskyttelsen af København mod havvandsstigning og stormflod undersøges, så grundlaget for en principbeslutning tilvejebringes. Klimatilpasningsplanen foreslår etablering af en 'ydre' løsning, der kan beskytte hele byen mod en fremtidig øget risiko for stormflod som følge af klimaforandringer. Omfanget af oversvømmelse fra havet er forbundet med usikkerhed i klimaforandringsprognoserne. En ydre digeløsning er dog fleksibel og kan tilpasses de løbende justeringer, som prognoserne kan medføre.

Et digeanlæg bør udformes, så det beskytter byen mod oversvømmelser fra havet og samtidig opfylder de politisk vedtagne mål om rekreativ bylivskvalitet, som er formuleret i klimatilpasningsplanen - til gavn for borgere og erhverv. Der er derfor behov for at udvikle og tænke nye løsninger i forbindelse med stormflodssikringen af København. Såfremt den rigtige løsning på problemet udvikles, kan København blive et af de få steder i verden, hvor man ser byudvikling og klimatilpasning som to sider af samme sag. Dette har en brandingværdi, som samtidig kan bidrage til at skabe grøn vækst inden for området.

Et digeanlæg vil få stor betydning for potentialerne for udvikling af byen ud mod vandet. Retningslinjer for en sådan løsning vil blive indarbejdet i Kommuneplan 2015.

Indhold

Det foreslås, at Københavns Kommune inviterer flere hold af danske og internationale planlæggere og arkitekter til at komme med deres bud på fremtidens stormflodssikring af København – og hvordan sikringen kan skabe nye muligheder for at udvikle byen. Det kan både være i form af projektkonkurrencer, masterclasses eller konferencer, hvor målet er at finde frem til de rigtige løsninger for byen. Dette arbejde vil også kunne indgå i aktiviteterne omkring European Green Capital Award og understøtte aktiviteter forbundet hermed.

Resultatet vil kunne danne grundlag for den videre planlægning og udvikling af projektet i forhold til kommuneplan mv. Projektet udarbejdes i samarbejde med relevante forvaltninger i Københavns Kommune og eksterne aktører bl.a. By & Havn og de tilstødende kommuner med fælles kystlinje. Det understreges, at der er tale om idéudvikling og branding af kommunen og ikke et egentligt anlægsprojekt.

De økonomiske konsekvenser

For at kunne gennemføre aktiviteterne i 2014 og 2015 vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at der er behov for i alt 3 mio. kr.

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering og konceptudvikling for digeløsning	1.000	2.000			1.000*
Anlægsudgifter i alt	1.000	2.000			1.000*

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

Beskæftigelseeffekt

De 3 mio. kr. vurderes at generere 3,9 årsværk i perioden jf. beregninger fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Opstart af koncept for idéudvikling	Januar 2014
Funktionsbeskrivelse og rammer for koncept og for idéudvikling vedtaget og materiale færdiggjort	Maj 2014
Projektkonkurrence offentliggjort	Maj 2014
Projektkonkurrence gennemført og skitseforslag anbefalet	Februar 2015
Politisk behandling af skitseforslag	Medio 2015

Tidsplanen er afstemt med tidsplanen for Kommuneplan 2015, som forventes offentliggjort i udkast medio 2015.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Det vurderes, at der er en lav sandsynlighed for, at eventuelle rådgivere ikke kan levere som aftalt, og derfor vil medvirke til at forsinkelse af processen.

Tidligere afsatte midler

Der er udarbejdet en foranalyse til løsningsforslag i forbindelse med klimatilpasningsplanen. Derudover er der ikke tidligere afsat midler til analyser af problemstillingen.

**Klimakvarter Skt. Kjelds (U29)**

09.04.2013

*Tema: Klimatilpasning, genopretning mv.**Pakke:*Sagsbehandler
Henriette Berggreen
Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Skt. Kjelds Klimakvarter er et eksempelprojekt for byen. Klimakvarteret skal fungere som foregangsområde og inspirere til, hvordan kommunen kan klimatilpasse i den tætte, eksisterende by. Det handler om nytænkning og integrerede løsninger, der kobler klimatilpasning og hverdagsliv med fornyelse og forbedring af boliger, gårdrum, pladser og gadestrækninger. Klimakvarteret er et bud på et lokalt grønt hverdagsliv, hvor klimatilpasning skal virke som driver for en grøn fornyelse af kvarteret.

Klimakvarteret er et samarbejde på tværs af Teknik- og Miljøforvaltningen samt med forsyningsselskabet HOFOR. I forhold til klimatilpasningsprojekter er der vedtaget en principiel fordelingsnøgle i forhold til finansiering af anlægsprojekter. HOFOR finansiere klimatilpasningstiltag ved hjælp af takstmidler, der vedrører forsyning, f.eks. regnvandskanaler og rørledninger. Københavns Kommune (inkl. områdeløft) finansiere tiltag ved hjælp af skattemidler, der sikre en bymæssig grøn kvalitet i forbindelse med klimatilpasningsprojekter, f.eks. udformning af grønne arealer og forskellige byrumsaktiviteter.

Indhold

Projektets samlede budget for hele området er anslået til 200 mio. kr. – hvilket er ud over de 11,9 mio. kr., der allerede er bevilliget til projektet – og skal finansiere tre hovedelementer: en skybrudssikring af kvarteret, en afkobling på 30 % af hverdagsregnen fra kloak, samt en forbedring af det lokale byliv. Finansieringen af de 200 mio. kr. fordeles på følgende måde:

- HOFOR forventes at bidrage med ca. 110 mio. kr. til finansiering af skybrudsløsninger internt i kvarteret (takstfinansieret transport og magasinering af regnvand).
- Områdeløft Skt. Kjelds bidrager med ca. 25 mio. kr. til byrums- og gadefornyelse i kvarteret. Områdefornyelsen betaler bylivsaktiviteter men ikke regnvandshåndtering.
- Københavns Kommune ønsker via *dette* budgetønske at bidrage med de resterende ca. 65,5 mio. kr., der finansierer de grønne og bylivsmæssige tiltag, som er en forudsætning for koblingen mellem klimatilpasning og det gode byliv. Dette er tiltag, som ikke kan dækkes af HOFOR via takstmidlerne.

Ambitionen er at åbne Skt. Kjelds Klimakvarter som byggeudstilling i 2017.

De 65,5 mio. kr., som Københavns Kommune skal bidrage med, dækker klimatilpasning af ca. 46.000 m² vejareal og pladsareal – i alt bliver 50.000 m² offentligt areal berørt ved skabelsen af Klimakvarteret. Klimakvarteret omfatter store dele af kvarteret mellem Bryggervangen / Skt. Kjelds Plads ned mod Østerbrogade.

Nedenfor beskrives de konkrete anlægsprojekter, som udgør de 65,5 mio. kr., der søges finansiering til:

Fornyelse af Tåsinge Plads og Tåsingegade

Tåsinge Plads, der er planlagt anlagt medio 2014 som en del Green Capital Award, bliver et eksempel på en grøn aktivitetsplads. Selve pladsen finansieres af en tidligere bevilling. Det, der søges finansiering af her, er de omkringliggende arealer samt Tåsingegade, som planlægges omlagt som rekreativ skybrudsvej og forventes anlagt 2014/2015.

Fornyelse af Skt. Kjelds Plads, Bryggervangen og Kildevældsgade

Skt. Kjelds Plads, Bryggervangen og Kildevældsgade udvikles og planlægges som eksempler på grønne byrum, der virker som løsning for hverdagsregn og skybrud. Projekterne er planlagt færdige til ibrugtagning fra medio 2015 til ultimo 2017. Her vil blive anlagt en række klimatilpasningstiltag, der er udviklet i samarbejde med områdets borgere. Det, der søges finansiering til her, er grønne løsninger, der kobler hverdagsliv med hverdagsregn og skybrud.

Afhængig af den politiske behandling af skybrudsplanerne forventes dele af kvarteret og store dele af oplandet skybrudssikret i 2018.

Antallet af parkeringspladser i området ændres ikke.

De økonomiske konsekvenser

Der ønskes i alt 65,5 mio. kr. til klimasikring af ca. 46.000 m² vejareal og pladsareal. Budgetønsket er beregnet på baggrund af skitseprojekt samt erfaringstal fra lignende projekter med en samlet anlægspris for vejprojekter m.m. på 3.000 – 4.000 kr. pr. m².

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Projekter i Klimakvarter</i>					
- Udvikling, projektering, honorar m.m.	10.000	5.000	2.000	2.000	10.000*
- Anlæg		11.500	23.500	11.500	
Anlægsudgifter i alt	10.000	16.500	25.500	13.500	10.000*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		1.650	2.550	1.350	
Afledte serviceudgifter i alt		1.650	2.550	1.350	

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

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	April 2013
Udbud gennemført	August 2013 (Tåsinge Plads) Oktober 2013 (Tåsingegade) December 2013 (Skt. Kjelds Plads) December 2013 (Bryggervangen)
Anlægsbevilling givet	Tåsinge Plads 2013 Tåsingegade 2013 Øvrige 2014
Opførelse igangsat	2014 - 2015
Opførelse afsluttet	September 2016
Facilitet ibrugtaget	Tåsinge Plads: September 2014 Tåsingegade: Oktober 2015 Skt. Kjelds Plads: Maj 2016 Bryggervangen: Oktober 2017

Beskæftigelseseffekt

65,5 mio. kr. generer 85 årsværk jf. beregninger fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projektet vurderes at have en høj risiko.

Tidsplanen afhænger af HOFOR's arbejder og interne godkendelser. De projekter, der er beskrevet i dette notat, skal koordineres med de arbejder, som HOFOR har ansvaret for, ligesom der skal etableres et veldefineret samarbejde med HOFOR. Dette er under etablering, men det er ikke endeligt fastlagt, hvordan samarbejdet med HOFOR vil foregå, og dermed giver det en vis risiko i forhold til, at den fremlagte tidsplan kan overholdes.

Desuden kan der være ubekendte forureninger eller tvister med boligforeninger, ejere m.m., ligesom der skal ske en matrikulering af enkelte arealer. Dette kan medvirke til ændring af projekt, anlægsbudget samt tidsplaner.

I forbindelse med projektet ønskes en eller flere private fællesveje overtaget som offentlige veje, blandt andet Bryggervangen. Godkendes overtagelsen ikke, vil det ændre projektet markant og der er risiko for, at tidsplanen ikke kan overholdes og realiseringen af anlægget dermed først kan påbegyndes efter 2016.

Der ansøges om en samlet bevilling til håndtering af regnvandet i kvarteret. En mindre bevilling har konsekvenser for håndteringen af klimatilpasning/regnvandet i hele kvarteret.

Tidligere afsatte midler

I budget 2012 og 2013 er der bevilliget 11,9 mio. kr. til planlægning, projektering og forundersøgelser og dele af anlæggene i forbindelse med Skt. Kjelds Kvarter. Midlerne benyttes blandt andet til at projektere hele samt anlægge dele af Tåsinge Plads i 2014. Derudover udarbejdes udbud med mere for de resterende projekter i slutningen af 2013. Midlerne benyttes desuden til at igangsætte det samlede projekt, herunder udarbejdelse af en screening af den hydrauliske kapacitet og registrering af den biologiske mangfoldighed i kvarteret.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2012	2.000	4.000	3.500	
Budgetaftale 2013		250	1.750	400
Afsatte midler i alt	2.000	4.250	5.250	400
Heraf forbrugt	2.000			



Kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner i udsatte byområder (U30)

06-06-2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke:

Sagsbehandler
Aviaja Julie Sigsgaard



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Boligsociale helhedsplaner er sociale og forebyggende indsatser i problemramte almene boligafdelinger. De udarbejdes af boligorganisationerne og bliver finansieret af Landsbyggefonden, almene boligorganisationer, kommunen samt evt. andre ikke-statslige organisationer. Dele af indsatsen i de boligsociale helhedsplaner er afdelingsspecifikke og berører udelukkende boligorganisationerne eksempelvis i forhold til beboeraktiviteter. Andre indsatser er af mere generel og bydelsdækkende karakter, som eksempelvis kontakten til udsatte grupper, arbejdet med børn og unge, uddannelse og beskæftigelse og har snitflader til kommunens kernerdrift.

I Budget 2012 blev der afsat 30 mio. kr. til medfinansiering af de boligsociale helhedsplaner, der skulle godkendes i 2012-14. Hermed fik Københavns Kommune mulighed for at medfinansiere helhedsplanerne med 12,5 pct. Det svarer til halvdelen af den medfinansiering, som Landsbyggefonden stiller som krav for, at de finansierer helhedsplanerne med 75 pct.

Landsbyggefonden har givet større tilsagn end forventet, og godt 21 mio. kr. af de 30 mio. kr. blev disponeret allerede i 2012. Boligorganisationerne indleverer i 2013 en række ansøgninger til boligsociale helhedsplaner til Landsbyggefonden, eksempelvis Aldersrogade, Urbanplanen m.fl. De er udarbejdet i samarbejde med kommunens forvaltninger, så de understøtter tværgående samarbejde og kernerdrift i de udsatte byområder.

Hvis Landsbyggefonden godkender de ansøgninger, som skal have tilsagn i løbet af 2013, og den kommunale medfinansiering på 12,5 pct. skal opretholdes til disse ansøgninger, vil der mangle op til 3,2 mio. kr. Det vil herudover være hensigtsmæssigt at afsætte 2,5 mio. kr. til boligsociale helhedsplaner, der måtte komme i 2014.

Indhold

Der afsættes yderligere 5,7 mio. kr. til kommunal medfinansiering af de boligsociale helhedsplaner. Herved kan praksis med kommunal medfinansiering på 12,5 pct. bibeholdes i de boligsociale helhedsplaner, der udarbejdes i 2013 og 2014.

Med den kommunale medfinansiering styrkes forudsætningerne for, at de boligsociale helhedsplaner medvirker til at indfri målene i Politik for Udsatte Byområder. Gennem nære indsatser i boligafdelingerne, brobygning og tæt samarbejde med den kommunale kernerdrift på tværs af forvaltninger, styrker helhedsplanerne kommunens møde med udsatte borgere og udvikling af nye helhedsorienterede løsninger, der inddrager civilsamfundet. Kommune og helhedsplaner samarbejder eksempelvis om fremskudt familie- og uddannelsesrådgivning, fremskudt beskæftigelse, fritidsjobs, opsøgende indsatser, forebyggelse af udsættelser, bostøtte, tidlig indsats og brobygning til fritidstilbud.

Med Politik for Udsatte Byområder har Københavns Kommune foretaget et gearskifte i samarbejdet med de almene boligorganisationer omkring boligsociale helhedsplaner. De boligsociale indsatser bliver nu koordineret på byområdeniveau i boligsociale fora, hvor alle kommunens forvaltninger og alle boligorganisationer er repræsenteret. Samarbejdet bliver beskrevet i samarbejdskontrakter. Der er således opbygget en samarbejdsorganisation, hvor kommune og boligorganisationer i fællesskab tager ansvar for arbejdet med udsatte borgere. Koblingen til den kommunale kernerdrift er langt tydeligere end tidligere.

Den positive fremdrift, som der er lagt mange kræfter i at udvikle, sikres bedst ved at opretholde den kommunale medfinansiering på 12,5 pct. Med de boligsociale helhedsplaner, som kommunen forventer at modtage til godkendelse i 2013, vil der være boligsociale helhedsplaner med tæt kommunalt samarbejde i gang i alle Københavns udsatte byområder.

De økonomiske konsekvenser

Med en kommunal investering på 5,7 mio. kr. vil der kunne igangsættes nye boligsociale helhedsplaner for i alt 45,6 mio. kr.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
Pulje til forebyggende indsats i udsatte boligområder	5.700				5.700*
Anlægsudgifter i alt	5.700				5.700*

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

Beskæftigelseseffekt

Den samlede beskæftigelseseffekt vurderes at være ca. 60 årsværk i perioden 2014-2018.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Helhedsplaner 2014-17 godkendt	December 2013
Helhedsplaner 2014-17 igangsat	Januar 2014
Helhedsplaner 2014-17 afsluttet	December 2017
Helhedsplaner 2015-18 godkendt	December 2014
Helhedsplaner 2015-18 igangsat	Januar 2015
Helhedsplaner 2015-18 afsluttet	December 2018

Risikovurdering i anlægsprojekter

Hvis det boligsociale samarbejde ikke forløber som beskrevet i de godkendte helhedsplaner og kontrakter, bortfalder den kommunale medfinansiering til helhedsplanerne.

Flere forvaltninger og udvalg

Midlerne administreres af Teknik- og Miljøforvaltningen, der forestår den administrative behandling af de boligsociale helhedsplaner og faciliterer det boligsociale samarbejde på tværs af forvaltninger og boligorganisationer. Forankringen i Teknik- og Miljøforvaltningen understøtter, at de boligsociale helhedsplaner spiller sammen med fysiske investeringer i de almene boligområder.

Tidligere afsatte midler

Københavns Kommune afsatte på budget 2012 en pulje på 30 mio. kr. til kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner til godkendelse i 2012-14, herunder implementering af en ny struktur for det boligsociale samarbejde mellem kommune og boligorganisationer.

Med budgetforslaget kan vi opretholde en medfinansiering på 12,5 pct. i helhedsplaner, der udarbejdes 2013 og 2014.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2012:		30.000			
Afsatte midler i alt		30.000			
Heraf forbrugt		21.000	9.000		



Midler til grundskyld, ungdomsboligbidrag og promillegebyr (U31)

12-08-2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke:

Sagsbehandler
Jannik Egelund



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Antallet af unge og studerende i København stiger i disse år. Borgerrepræsentationen har derfor i januar 2012 vedtaget en ungdomsboligstrategi. Strategien anviser flere løsninger til at sikre flere boliger til studerende, herunder bedre brug af kommunens boligmasse, der består af mange små boliger. De små boliger vil være velegnede som ungdomsboliger.

Grundskyldstilskud til ommærkning af eksisterende boliger

For at muliggøre en mere fleksibel udnyttelse af boligmassen har Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter tilladt et 5-årigt forsøg med ommærkning af lidt større boliger til ungdomsboliger (55-67 m²). Det er hensigten at ommærke ca. 135 boliger inden for forsøgsperioden. Dertil kommer, at to almene boligorganisationer har henvendt sig med ønsket om at ommærke ca 150 små boliger (under 55 m²), som egner sig til ungdomsboliger for studerende. Kommunen yder grundskyldstilskud til almene ungdomsboliger for at nedbringe huslejen. Der er imidlertid ikke afsat midler til at yde grundskyldstilskud til de boliger, der her foreslås ommærket.

Ungdomsboliger der allerede modtager/er berettiget til grundskyldstilskud

Kommunen yder allerede grundskyldstilskud til bl.a. almene ungdomsboliger og selvejende kollegier. Teknik- og Miljøforvaltningen mangler imidlertid budgetmidler til en række af de boliger, der er berettiget til grundskyld. Baggrunden er primært, at grundskylden stiger med 7 pct. om året. Da budgettet ikke er reguleret, opstår der et budgethul. Derudover bliver flere boliger ommærket til ungdomsboliger som følge af en aftale med de almene boligorganisationer om ommærkning af i alt 1.300 boliger. Aftalen blev indgået i forbindelse med udbud 2003 og senere.

Ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud til nye ungdomsboliger
Staten yder et såkaldt ungdomsboligbidrag til nye almene ungdomsboliger på 180 kr. pr. m² (2013 p/l) for at nedbringe huslejen. Kommunen er forpligtet til at refundere 20 pct. af statens udgift.

Borgerrepræsentationen tiltrådte den 25. april 2013 indstillingen *Udmøntning af grundkapital 2013*. Heraf fremgår det at:
”der søges afsat 0,4 mio. kr. i 2014 og 0,8 mio. kr. i 2015 og fremefter til ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud til de nye almene ungdomsboliger i forbindelse med budgetforhandlinger for Budget 2014.”

Baggrunden er, at der ikke er afsat midler til grundskyld og ungdomsboligbidrag til de 145 nye almene ungdomsboliger, der er afsat grundkapital til på Budget 2013.

I forbindelse med Overførselssagen 2012-2013 blev der yderligere afsat 23 mio. kr. til grundkapital til ca. 225 almene ungdomsboliger. Der er heller ikke blevet afsat midler til grundskyld og ungdomsboligbidrag til de nye almene boliger Overførselssagen 2012-2013.

Udover de nye ungdomsboliger fra Budget 2013 og Overførselssagen 2012-2013, skal Borgerrepræsentationen i august 2013 tage stilling til etablering af 39 nye ungdomsboliger i Journalistgården i Bispebjerg. Ungdomsboligerne koster 4,5 mio. kr. i grundkapital. Udgiften afholdes af tilskudsdeklarationsmidlerne. Af indstillingen fremgår det at:
”der i forbindelse med budgetforhandlinger om Budget 2014 søges afsat 0,13 mio. kr. i 2016 og 0,25 mio. kr. i 2017 og fremefter til ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud til de nye almene ungdomsboliger.”

Promillegebyr

I forbindelse med Budget2013 blev det besluttet at afskaffe det kommunale administrationsgebyr på 2,5 ‰ til sagsbehandling ved tilsagn til almene boliger – det såkaldte promillegebyr. Teknik- og Miljøforvaltningen blev kompenseret herfor i forhold til det hidtidige lave niveau for nybyggeri af almene boliger.

I Budget 2013 og Overførselssagen 2012-2013 er der imidlertid afsat mere end 205 mio. kr. til grundkapital til nye almene boliger, hvilket er mere end dobbelt så meget som tidligere.

Det betyder, at Teknik- og Miljøforvaltningen mangler midler til at dække kommunens administrative udgifter til de mange nybyggerisager, der kommer som konsekvens af Budget 2013 og Overførselssagen 2012-2013.

Indhold

Budgetønsket indeholder følgende elementer:

Manglende budget til grundskyldstilskud til boliger der allerede modtager/er berettiget grundskyldstilskud

Teknik- og Miljøforvaltningen yder grundskyldstilskud til bl.a. almene ungdomsboliger. På grund af stigningen i ejendomsskatterne samt ansøgninger fra ungdomsboliger, der er berettiget til grundskyldstilskud, mangler Teknik- og Miljøforvaltningen budget til en række af disse boliger. Derfor foreslås det, at der afsættes ekstra budgetmidler til grundskyldstilskud.

Der afsættes ekstra 2,6 mio. kr. i 2014, 4,5 mio. kr. i 2015, 6,5 mio. kr. i 2016 og 8,5 mio. kr. i 2017 og fremefter.

Grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til nye ungdomsboliger

I Budget 2013 blev der afsat grundkapital til 145 almene ungdomsboliger. I Overførselssagen 2012-2013 blev der yderligere afsat midler til ca. 225 ungdomsboliger. Der blev dog ikke afsat midler til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til boligerne.

Derudover mangler der midler til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til 39 nye almene ungdomsboliger i Journalistgården.

Der afsættes 0,4 mio. kr. i 2014, 0,8 i 2015 og 2,3 mio. kr. i 2016 og 2,5 mio. kr. i 2017 og fremefter til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag.

Forsøg med ommærkning af 100 boliger mellem 55-67 m²

Kommunen har fået dispensation til at ommærke ca. 135 familieboliger mellem 55-67 m² til ungdomsboliger i en periode på 5 år.

Til forsøgsordningen afsættes der ca. 2,7 mio. kr. fordelt over en 7-årig periode ved ommærkning af 135 boliger.

Mulighed for flere ungdomsboliger – ommærkning af ca. 150 boliger under 55 m²

To almene boligorganisationer, der ikke er forpligtet til at ommærke boliger til ungdomsboliger, har ytret ønske om at ommærke ca. 150 boliger. Det er en mulighed for kommunen for at få ekstra ungdomsboliger. Boligerne er mindre end 55 m² og kan derfor ommærkes i henhold til de gældende regler. Kommunen mangler dog budgetmidler til disse boliger.

Til ommærkning af boligerne under 55 m² afsættes 0,63 mio. kr. pr. år. Det vil give mulighed for, at ommærke ca. 150 boliger.

Ommærkningerne til ungdomsboliger påvirker ikke umiddelbart Socialforvaltningens anvisningsret, da der fortsat vil være anvisning til en

tredjedel af boligerne (de skal dog lejes ud til unge). Socialforvaltningen er dog skeptisk over for ommærkningerne, da det vil reducere fleksibiliteten i den boligsociale anvisning. Derfor skal ommærkningen afklares nærmere med Socialforvaltningen.

Promillegebyr

Kommunen har siden 1994 opkrævet et administrationsgebyr på 2,5 % af den samlede anskaffelsessum til almene boliger. Midlerne dækker kommunes udgift til den administrative sagsbehandling. Da midlerne udgør en andel af anskaffelsessummen, og således varierer alt efter den aktuelle byggeaktivitet, sikrer gebyret, at der er sammenhæng mellem administrativt personale og byggeaktiviteten.

Da der med Budget2013 og Overførselssagen 2012-2013 er afsat mere end 205 mio. kr. til grundkapital af almene boliger, er der et øget behov for ekstra personale til at eksekvere de mange sager. Med afskaffelsen af promillegebyret blev Teknik- og Miljøforvaltningen alene kompenseret med de indtægter, der tidligere var på området – og ikke for de ekstra indtægter, som ville følge af den øgede aktivitet på området.

Staten har ligesom kommunerne lov til at opkræve et promillegebyr. Statens gebyr udgør aktuelt 2 % af anskaffelsessummen. Gebyret opkræves med hjemmel i Almenboligloven og støttebekendtgørelsen.

Det kommunale promillegebyr er, jf. Budget2013 afskaffet i 2013 og i 2014.

Der afsættes derfor 1,5 mio. kr. i 2014 til to ekstra medarbejdere til at eksekvere byggesager på det almene boligområde i 2014.

De økonomiske konsekvenser

På grund af manglende budgetmidler afsættes ekstra til grundskyldstilskud 2,6 mio. kr. i 2014, 4,5 mio. kr. i 2015, 6,5 mio. kr. i 2016 og 8,5 mio. kr. i 2017 og fremefter.

Til de ca. 410 almene ungdomsboliger i Budget 2013, Overførselssagen 2012-2013 og Journalistgården afsættes 0,4 mio. kr. i 2014, 0,8 i 2015 og 2,3 mio. kr. i 2016 og 2,5 mio. kr. i 2017 og fremefter til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag.

Der afsættes ca. 2,7 mio. kr. fordelt over en 7-årig periode ved ommærkning af ca. 135 boliger. Midlerne fordeles med 0,14 mio. kr. i 2014, 0,41 mio. kr. i 2015, 0,55 mio. kr. om året i 2016-2018 og 0,23 mio. kr. om året i 2019-2020.

Derudover afsættes 0,16 mio. kr. i 2014, 0,31 mio. kr. i 2015, 0,47 mio. kr. i 2016 og 0,63 mio. kr. i 2017 og fremefter ved ommærkning af ca. 150 boliger under 55 m².

1,5 mio. kr. i 2014 til to ekstra medarbejdere til at eksekvere byggesager på det almene boligområde i 2014.

Table 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	*
<i>Serviceudgifter:</i>						
Midler til grundskyldstilskud (manglende budget)		2.600	4.500	6.500	8.500	
Grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til nye ungdomsboliger		400	800	2.300	2.500	
Midler til grundskyld – 135 boliger ml. 55 til 67 m ² (forsøgsordning)		140	413	550	550	
Midler til grundskyld – ommærkning af mindre familieboliger til ungdomsboliger		158	314	471	630	
Promillegebyr*		1.500				1.500*
Serviceudgifter i alt		4.798	6.027	9.921	12.180	1.500*

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

Grundskylden udgør i 2013 ca. 4.100 kr. pr. bolig. Udgifterne stiger pt. ca. 7 pct. årligt.

Beskæftigelseseffekt

Det vurderes, at budgetønsket ikke vil have en beskæftigelseseffekt.

Risikovurdering

Budgetnotatet vurderes ikke at medføre en risiko for kommunen.

Tidligere afsatte midler

I 2012 brugte Københavns Kommune 20,5 mio. kr. på grundskyldstilskud på kollegier og ungdomsboliger.

**Ungdomsboligpakke – Nye almene ungdomsboliger (U32)**

06-06-2013

*Tema: Sammenhængskraft**Pakke:*Sagsbehandler
Jannik Egelund**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Antallet af unge og studerende i København stiger i disse år og det kræver flere boliger til unge. Med grundkapital til nye almene ungdomsboliger kan Københavns Kommune bidrage til at imødekomme behovet hos det stigende antal studerende og samtidig sikre varierede boligformer og beboersammensætning.

Derfor foreslås det, at afsætte midler til grundkapital til almene ungdomsboliger. Ungdomsboligerne kan eksempelvis opføres i byudviklingsområderne, hvor der typisk er en overvægt af store familieboliger. Ungdomsboliger i byudviklingsområderne vil bidrage til at skabe et levende byliv i de nye byområder.

Samtidig kan nyopførelse af ungdomsboliger reducere det pres på de eksisterende mindre og billige familieboliger, som betyder, at det er vanskeligt at finde billige boliger til udsatte grupper.

Indhold

Det foreslås, at der afsættes 60 mio. kr. til grundkapital til opførelse af 425 almene ungdomsboliger.

Midlerne kan eksempelvis bruges til at opføre 1-2 almene kollegiebyggerier á ca. 150 boliger stykket. De resterende midler kan bruges til at sikre 4-5 mindre ungdomsboligbebyggelser á ca. 25 boliger stykket. Disse kan eventuelt opføres sammen med andre boligformer som almene familieboliger.

Huslejen for en almen ungdomsbolig på 50 m² vil være ca. 4.500 kr. pr. måned. Huslejen er før evt. boligsikring/boligstøtte.

Forslaget forudsætter desuden, at Københavns Kommune bidrager med lovpligtigt ungdomsboligbidrag på ca. 0,8 mio. kr. årligt fra 2016 svarende til de 20 pct. af statens udgifter til ungdomsboligbidraget.

Forslaget forudsætter endvidere, at der afsættes ca. 1,75 mio. kr. i grundskyldstilskud fra 2016.

De økonomiske konsekvenser

Budgetønsket indeholder samlet udgifter for i alt 60 mio. kr. i grundkapitallån til nye almene ungdomsboliger. Det betyder, at der kan gives tilsagn til ca. 425 ungdomsboliger.

De nye ungdomsboliger vil være berettiget til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag fra 2016 og frem. Der skal derfor afsættes midler hertil på ca. 2,55 mio. kr. årligt.

Midler til grundkapital konteres under finansposter, og skal dermed ikke indregnes i kommunens anlægsmåltal.

Tabel 1. Finansposter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Finansposter:</i>					
425 ungdomsboliger	60.000				60.000*
Finansposter i alt	60.000				60.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
Grundskyldsfritagelse			1.750	1.750	
Ungdomsboligbidrag			800	800	
Sagsbehandling**	357	357	357	357	
Afledte serviceudgifter i alt	357	357	2.907	2.907	

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

Note: *** -udgifterne til sagsbehandling af støttesagen udgør ca. 4.200 kr. pr. bolig svarende til det såkaldte promillegebyr, der normalt opkræves i forbindelse med det såkaldte skema B-tilsagn. Promillegebyret er med Budget 2013 suspenderet i 2013 og 2014. Sagsbehandlingen strækker sig fra det første tilsagn (skema A) til godkendelse af byggeregnskab (skema C) og er derfor fordelt over fem år med 840 kr. pr. år.

Beskæftigelseseffekt

Det kommunale grundkapitallån udgør 10 pct. af boligernes finansiering, og de samlede investeringer i almene ungdomsboliger i Københavns Kommune vil derfor udgøre 600 mio. kr. Det vurderes, at budgetønsket det have en beskæftigelseseffekt på ca. 720 årsværk i perioden 2015-2016.

Tidsangivelse

Med bevillingen har Teknik- og Miljøforvaltningen mandat til at annoncere udbud af grundkapitallån i 2014, og Teknik- og Miljøforvaltningen har sammen med Økonomiforvaltningen mandat til at indgå direkte aftaler for op til 50 pct. af midlerne med henblik på udmøntning i 2014.

Borgerrepræsentationen vil i forbindelse med de almene bygherres skema A-ansøgninger give grundlag for et tilsagn af de udvalgte byggerier.

Efter tilsagnet til projektet skal bygherren inden 9 måneder indsende et prisfastsat projekt (en såkaldt Skema B-ansøgning). Efter tilsagnet til det prisfaste projekt igangsættes byggeriet.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Grundkapitallån formidles gennem Landsbyggefonden, og boligerne oprettes som en almen boligafdeling under en eksisterende boligorganisation. Der vurderes ikke at være væsentlige risici for Københavns Kommune forbundet med projekterne.

Tidligere afsatte midler

Med Budget 2013 afsatte Borgerrepræsentationen 140 mio. kr. til at sikre mulighed for at igangsætte byggeri af almene familie- og ungdomsboliger. Det vil sikre minimum 145 almene ungdomsboliger, hvilket svarer til grundkapitallån på ca. 19,5 mio. kr.

I Overførselssagen fra april 2013 blev der yderligere afsat 23 mio. kr. til grundkapitallån til ungdomsboliger. Det skal sikre ca. 225 almene ungdomsboliger.

I april vedtog Borgerrepræsentationen at afsætte 10 mio. kr. til grundkapital til nye ungdomsboliger i det nedlagte plejehjem Øselgården. De resterende 35,5 mio. kr. sendes i udbud i juni 2013.

Tabel 2. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Overførselssagen for 2012 til 2013:			23.000		
Budgetaftale 2013:			19.500		
Afsatte midler i alt			45.500		
Heraf forbrugt			10.000		

**Ydelsesstøtte til renovering af Rigshospitalets Kollegium (U33)**

19-03-2013

*Tema: Sammenhængskraft**Pakke:*Sagsbehandler
Rune Gamby**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Rigshospitalets Kollegium har søgt Københavns Kommune om såkaldt § 100-støtte (ydelsesstøtte) til renovering af 414 badeværelser. Renoveringen koster ca. 60 mio. kr. Ydelsesstøtte betyder, at Københavns Kommune og staten dækker en del af den årlige ydelse på lånet til renoveringen.

Teknik- og Miljøforvaltningen skønner, at den forestående renovering af kollegiet er nødvendig.

Rigshospitalets Kollegium har i 2008 fået ydelsesstøtte til andre nødvendige renoveringsarbejder og ønskede arbejder, der højnede bokvaliteten på kollegiet. Arbejderne blev hovedsageligt finansieret med 2/3 ydelsesstøtte og egenfinansiering via realkreditlån.

Ydelsesstøtte gives blandt andet til kollegier, der ikke via henlæggelser og realkreditlån selv kan finansiere større renoveringsarbejder. Når kommunen yder støtte, er kommunen også forpligtet til fremover at indestå for et eventuelt underskud på kollegiet.

Indhold

Den forestående renovering koster ca. 60 mio. kr., som kollegiet skal finansiere gennem realkreditlån.

Den nuværende leje på kollegiet er 2.160 kr. pr. værelse. Såfremt der ikke gives ydelsesstøtte, vil huslejestigningen udgøre 675 kr. pr. værelse svarende til 31 pct.

Kollegiet er meget søgt og nyrenoveret. Lejen kommer dog til at ligge over den gennemsnitlige husleje for ungdomsboliger i København, hvis ikke der gives støtte.

Københavns Kommune kan vælge enten at give fuld støtte til projektet eller alternativt støtte med 2/3. Ved den forrige renovering støttede kommunen med 2/3 af den maksimale ydelsesstøtte. Ydelsesstøtten er en serviceudgift, der aftrappes over 30 år (lånets løbetid).

Københavns Kommune har mulighed for at bevillige ydelsesstøtte på op til 100 pct. af belåningen. Hvis kollegiet får 100 pct. støtte, betaler kommunen og staten 2,7 mio. kr. i ydelsesstøtte af en årlig ydelse på 4,1 mio. kr. af lånet på ca. 60 mio. kr.

Kommunen træffer beslutning om bevilling af ydelsesstøtte, men staten betaler 80 pct., mens kommunen betaler 20 pct. Kommunens andel svarer til ca. 540.000 kr. årligt ved fuld støtte.

- *Fuld ydelsesstøtte*
Såfremt der gives fuld støtte, vil huslejen stige med 135 kroner om måneden pr. værelse svarende til 6 pct., hvor kommunens årlige udgift vil være 540.000 kr.
- *2/3 af den maksimale ydelsesstøtte*
Såfremt der gives 2/3 støtte, som ved den forrige renovering, vil huslejen stige med 313 kroner om måneden pr. værelse svarende til 14 pct., hvor kommunens årlige udgift vil være 360.000 kr.

Ydelsesstøtten vil medføre, at Københavns Kommune også garanterer for de lån, hvortil der ydes støtte.

Kommunen kan, jf. almenboligloven og boligbyggeriloven, beslutte, at selvejende kollegier skal tilslutte sig en fælles anvisning, når de er opført med statsstøtte. Det gør sig gældende for Rigshospitalets Kollegium. Kollegiet er i dag ikke tilsluttet en fælles anvisning.

Det vurderes, at en renovering på 58,6 mio. kr. vil have en beskæftigelseseffekt på ca. 76 årsværk i perioden 2013-2014.

De økonomiske konsekvenser

Ved fuld ydelsesstøtte udgør Københavns Kommunes udgift årligt 540.000 kr. Beløbet kan reduceres, hvis der gives støtte til en mindre del af de nødvendige lån.

Ydelsen løber i 30 år og nedreguleres i forhold til en nettoprisindeksfaktor.

Ydelsesstøtten udbetales først, når arbejderne er udført. Det betyder, at der højst vil blive behov for halvdelen af beløbet i 2014.

Tabel 1. Serviceudgifter – Fuld ydelsesstøtte

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
Fuld ydelsesstøtte til renoveringen	270	540	532	524
Serviceudgifter i alt (ved 2/3 støtte)	270	540	532	524

Tabel 2. Serviceudgifter – 2/3 af den maksimale ydelsesstøtte

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
2/3 ydelsesstøtte til renoveringen	180	360	354	349
Serviceudgifter i alt	180	360	354	349

Tidsangivelse

I efteråret 2013 og foråret 2014 vil der være bearbejdning af renoveringsprojektet og myndighedsbehandling. Ydelsesstøtten vil således tidligst komme til udbetaling fra tredje eller fjerde kvartal. Hvis arbejderne bliver forsinket, vil der være behov for støtten endnu senere.

Tabel 3. Tidsangivelse for driftsprojekt

	Måned og år
Projekt igangsat	Oktober 2013
BR-bevilling givet	December 2013
Projekt sat i fuld drift	August 2014
Projekt afsluttet	August 2044

Risikovurdering i projektet

Rigshospitalets Kollegium er et eftertragtet kollegium uden udlejningsproblemer Den kommende renovering med hel eller delvis ydelsesstøtte vil give en højere husleje, men Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at kollegiet ikke vil få udlejningsproblemer af denne grund.

Københavns Kommune har tidligere bevilliget ydelsesstøtte og er i den forbindelse forpligtet til at indestå for eventuelt underskud på kollegiet. Denne forpligtelse bliver ikke yderligere udvidet med den kommende støtte.

Tidligere afsatte midler

Rigshospitalets Kollegium har tidligere modtaget ydelsesstøtte i 1987, 1993 og i 2008.

Der blev med budget 2012 afsat midler til ydelsesstøtte til reovering af en række andre kollegier, herunder Tingbjerg Kollegiet. Midlerne er reserveret til konkrete projekter.

Tabel 4. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2012:		1.532	1.532	1.532	1.532
Afsatte midler i alt		1.532	1.532	1.532	1.532
Heraf forbrugt					



Grundkapital til nye almene boliger (U34)

06-06-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler

Jannik Egelund



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

København er inde i en rivende udvikling, og byen forventes at vokse med 100.000 nye indbyggere frem mod 2025. Det forudsætter en balanceret boligpolitik, der både skaber plads til de mange nye borgere og fastholder København som en mangfoldig by.

København skal vedblive at være en socialt bæredygtig by, hvor der er boliger til mennesker med almindelige indkomster. Det betyder, at der skal arbejdes for at tilvejebringe boliger til alle indkomstgrupper i samfundet, og at kommunen også skal arbejde for at tilbyde gode boliger til udsatte grupper og borgere med særlige behov.

Københavns Kommune har et boligpolitisk mål om, at de almene boliger fortsat skal udgøre 20 pct. af boligmassen. Dette mål er blandt andet formuleret i Hovedaftalen mellem Borgerrepræsentationen og Boligselskabernes Landsforenings 1. kreds.

Kommuneplan 2011 indeholder en formulering om 100.000 flere københavnere i 2025. Det afledte boligbehov er estimeret til op til 45.000 nye boliger, hvoraf 20 pct. er op til 9.000 nye almene boliger, eller gennemsnitligt 600-650 almene boliger årligt. Nyere ændringer i bosætningsmønstre og et yderligere fortætningspotentiale i den eksisterende boligmasse betyder dog, at boligbehovet frem mod 2025 muligvis er lavere. Arbejdet med at kvalificere boligbehovet vil indgå i den kommende kommuneplanstrategi og Kommuneplan 2015.

Hvis det viser sig, at boligbehovet bliver lavere end de 45.000, vil det det stadigvæk være hensigtsmæssigt at opføre 640 almene boliger i 2014. Flere forhold gør det attraktivt at bygge almene boliger nu:

- Den kommunale grundkapital til almene boliger er sænket fra 14 til 10 pct. frem til 2016. Kommunen kan derfor sikre 30 pct. flere boliger for de samme midler som tidligere.

- Mens det under højkonjunkturen inden finanskrisen ikke var muligt at bygge almene boliger i Københavns Kommune på grund af høje grund- og byggepriser, er det i øjeblikket både muligt og hensigtsmæssigt at bygge almene boliger.
- Kommunens finansiering udgør kun en tiendedel af den faktiske investering. Kommunale investeringer i grundkapitallån har dermed en betydelig beskæftigelseseffekt.
- Grundkapitallån er en finanspost i kommunens budget – og ligger dermed uden for anlægsloftet og servicerammen.

Indhold

Det foreslås, at der afsættes 140 mio. kr. til at understøtte kommunens mål om, at de almene boliger skal udgøre 20 pct. af den københavnske boligmasse, så der i 2014 sikres opførelse af ca. 640 nye almene boliger. Mindst halvdelen af midlerne udmøntes på baggrund af udbud, og maksimalt halvdelen af midlerne kan udmøntes direkte ved aftaler.

Ved udvælgelsen af konkrete projekter vil Teknik- og Miljøforvaltningen generelt set lægge vægt på at realisere forskellige typer projekter, herunder eksempelvis:

- Familieboliger i de nye byområder
- Familieboliger i den eksisterende by, hvor der er få almene boliger
- Fremtidens almene boliger
- Lavenergiboliger
- Gavl- og tagboliger

De økonomiske konsekvenser

Boligpakke III indeholder samlet udgifter for i alt 140 mio. kr. i grundkapitallån til nye almene boliger. Det betyder, at der i 2013 kan gives tilsagn til ca. 640 boliger.

Midler til grundkapital konteres under finansposter, og skal dermed ikke indregnes i kommunens anlægsmåltal.

Tabel 1. Finansposter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Finansposter:</i>					
Grundkapitallån til nye almene boliger	140.000				
Finansposter i alt	140.000				
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
Sagsbehandling**	538	538	538	538	
Afledte serviceudgifter i alt	538	538	538	538	

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

Note: ** -udgifterne til sagsbehandling af støttesagen udgør ca. 4.200 kr. pr. bolig svarende til det såkaldte promillegebyr, der normalt opkræves i forbindelse med det såkaldte skema B-tilsagn. Promillegebyret er med Budget 2013 suspenderet i 2013 og 2014. Sagsbehandlingen strækker sig fra det første tilsagn (skema A) til godkendelse af byggeregnskab (skema C) og er derfor fordelt over fem år med 840 kr. pr. år.

Beskæftigelseseffekt

Det kommunale grundkapitallån udgør 10 pct. af boligernes finansiering, og de samlede investeringer i almene boliger i kommunen vil derfor udgøre 1,4 mia. kr. Det vurderes, at det vil have en beskæftigelseseffekt på ca. 1.670 årsværk i perioden 2015-2017.

Tidsangivelse

Med bevillingen har Teknik- og Miljøforvaltningen mandat til at annoncere udbud af grundkapitallån i 2014, og Teknik- og Miljøforvaltningen har sammen med Økonomiforvaltningen mandat til at indgå direkte aftaler for op til 50 pct. af midlerne med henblik på udmøntning i 2014.

Borgerrepræsentationen vil i forbindelse med de almene bygherres skema A-ansøgninger give grundlag for et tilsagn af de udvalgte byggerier.

Efter tilsagnet til projektet skal bygherren inden 9 måneder indsende et prisfastsat projekt (en såkaldt Skema B-ansøgning). Efter tilsagnet til det prisfastsatte projekt igangsættes byggeriet.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Grundkapitallån formidles gennem Landsbyggefonden, og boligerne oprettes som en almen boligafdeling under en eksisterende boligorganisation. Der vurderes ikke at være væsentlige risici for Københavns Kommune forbundet med projekterne.

Projekterne forudsætter, at der kan findes tilfredsstillende grunde.

Tidligere afsatte midler

Med Budget2012 prioriteredes 65 mio. kr. til at sikre mulighed for at igangsætte byggeri af almene familieboliger, bl.a. i Nordhavn. Midlerne til boligerne i Nordhavn forventes udbudt i 2013. Midlerne til de øvrige familieboliger har været udbudt og der blev givet skema a-tilsagn til ca. 225 boliger i december 2012.

Med Budget 2013 afsatte Borgerrepræsentationen 140 mio. kr. til grundkapital til ca. 725 nye almene familie- og ungdomsboliger.

Borgerrepræsentationen vedtog i april 2013, at midlerne skal sikre 190 AlmenBolig+-boliger (ca. 40 mio. kr.) og 110 ungdomsboliger (ca. 10 mio. kr.) i det ombyggede plejehjem Øselsgården. Derudover skal 25 mio. kr. bruges på et alment fyrtårnsprojekt. De resterende ca. 65 mio. kr. sendes i udbud i juni 2013.

Med Overførselssagen fra april 2013 blev der yderligere afsat 65,5 mio. kr. Midlerne skal sikre ca. 165 familieboliger, ca. 225 ungdomsboliger og ca. 30 boliger i et seniorbofællesskab. Midlernes sendes i udbud i juni 2013.

Tabel 2. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2012:		65.000			
Overførselssagen for 2012 til 2013:			65.500		
Budgetaftale 2013:			140.000		
Afsatte midler i alt		65.000	205.500		
Heraf forbrugt		40.000	10.000		



Nørrebro Stationsområde (U35)

25-03-2013

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:

Sagsbehandler

Sanne Maj Andersen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Nørrebro Station er på vej til at blive det tredje største trafikknudepunkt i Danmark, og i området er der en række igangværende trafik- og byggeprojekter.

Der bygges en station til Metro Cityringen, ligesom der arbejdes med projekter til at forbedre busdriften samt omstigningen mellem bus, tog og metro. Specifikt udarbejdes bl.a. forslag til busgade under højbanen, hvilket er en forudsætning for Nørrebrogades 2. etape samt for bussernes fremkommelighed og forbedring af omstigning ved Nørrebro Station. Der er flere andre projekter i støbeskeen. Bl.a. en helhedsplan for Mjølnerparken, så området bliver en integreret del af byen, styrkelse af forbindelser og byrum i Fuglekvarteret samt planlægning af cykelsuperstier og grønne cykelruter.

Byrummene på de kommunale arealer omkring Nørrebro Station henligger imidlertid nedslidte og uden en sammenhængende plan.

Teknik og Miljøudvalget drøftede i foråret 2012 'Byrumsanalyse for Nørrebro Stationsområde', som har fokus på grøn mobilitet, byliv og byrum. Byrumsanalysen viser, hvilke muligheder den gældende planlægning og godkendte projekter, herunder etablering af en busgade, overordnet set giver for at styrke byrummene omkring Nørrebro Station. Af indstillingen fremgik det, at en videreudvikling af byrummene kunne iværksættes, såfremt dette blev prioriteret i budget 2013.

I budgetaftalen for 2013 blev det aftalt, at der skal udarbejdes et beslutningsoplæg for Nørrebro Stationsområde, som kan indgå i forhandlingerne om budget 2014. Målet er at koordinere samt skabe sammenhæng og synergi i forhold til de mange igangværende trafik- og byggeprojekter i området.

Der blev ikke afsat midler i budget 2013 til at udarbejde et detaljeret beslutningsgrundlag. Derfor beskriver dette budgetønske på hvilken måde, der kan tilvejebringes et solidt grundlag for en politisk prioritering af områdets byrum, herunder deres udformning, indhold, trafikale forhold og sammenhæng samt en prioritering af med hvilken takt byrummene kan etableres.

Indhold

Inden bus- og biltrafikken omlægges og metrostationen står færdig, er der behov for at få konkretiseret byrumsanalysens overordnede muligheder for byrummene. I tråd med lokalområdets ønsker er der også behov for bred dialog om områdets byrum og løsningsmuligheder.

Det foreslås derfor, at der gennemføres en arkitektkonkurrence i en åben dialogproces. Det vil kunne opfylde behovene og sikre, at målsætninger og forudsætninger bearbejdes til konkrete forslag til områdets fremtidige udformning, anvendelse og detaljerede trafikløsninger. Herudover kan en konkurrence give overblik over med hvilken takt byrummene med fordel kan anlægges og koordineres samt beskrive de forventede anlægsomkostninger for de enkelte byrum, forbindelser mv.

Første skridt er at udarbejde et konkurrenceprogram. Vedtagne trafikprojekter, herunder bl.a. busgade under højbanen og metroforpladsen, vil indgå som forudsætning.

Programmet forventes at omfatte byrummene omkring stationen: Basargrunden, Lyngsies Plads, Skodagrunden, Borgmestervangen, Hyltebro, passagerne langs højbanen samt Glentehaven. Programmet kan med fordel udarbejdes i en dialogproces med områdets borgere og interessenter. Dermed kan ønsker og idéer til bylivet og byrummene indgå som en del af materialet på et tidligt tidspunkt i processen.

Programmet indstilles til politisk behandling så der sikres et solidt fundament for gennemførelse af konkurrencen. Efter politisk beslutning af programmet er næste skridt udbud og gennemførelse af konkurrencen i en åben dialogproces samt udpegning af et vinderforslag, som også indstilles til politisk godkendelse.

Vinderforslag for de enkelte byrum vil indgå som budgetønsker i de følgende års budgetforhandlinger. Hermed vil det være muligt at prioritere rækkefølgen af byrummenes fornyelse. Det vil derfor være muligt rettidigt at koordinere omlægning med bl.a. anlæg af busgaden og Metrocityringen.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering/ Konkurrenceprogram	400				400*
- Forprojektering/ Arkitektkonkurrence	2.000				
Anlægsudgifter i alt	2.400				400*

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

Beskæftigelseseffekt

Det estimeres, at budgetønsket vil genere en beskæftigelseseffekt på ca. 2 årsværk i projektperioden.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering (konkurrenceprogram)	Ultimo 2013
Konkurrenceprogram afsluttet	April 2014
Politisk behandling af konkurrenceprogram og bevilling til arkitektkonkurrence	Juni 2014
Arkitektkonkurrence gennemført	November 2014
Politisk behandling af vinderforslag	December 2014

Risikovurdering i anlægsprojekter

Borger- og interessentdialog i programmerings- og konkurrencefase kan medføre mere tidsforbrug.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



Drift og vedligehold af Nordhavnsvej og -tunnel

08-08-2013

Tema: *Sammenhængskraft*

Pakke:

Sagsbehandler

Carsten Hammer-Nielsen

Baggrund

I vej- og tunnelentrepriseforfølgelsen har Københavns Kommune som bygherre mulighed for at kunne fravælge entreprenørens forpligtelse i forhold til drift og vedligeholdelse af de mekaniske og elektriske installationer i tunnelen i en 5-årig periode efter færdiggørelsen.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil i givet fald skulle stå for at lave et nyt udbud, når tunnelen skal ibrugtages, og få en anden ekstern entreprenør til at stå for drift og vedligehold, idet Teknik- og Miljøforvaltningen ikke selv har de nødvendige kompetencer til udførelsen. Kompetencen til overvågning af en sikker drift af installationer, trafikledelse og kontraktstyring m.m. vil Teknik- og Miljøforvaltningen selv kunne besidde. Trafikledelsen er beskrevet i særskilt budgetnotat.

Vej- og tunnelentrepriseforfølgelsen er udformet således, at entreprenøren skal drive og vedligeholde anlægget i 5 år efter ibrugtagning. Begrundelsen herfor er ønsket om, at imødegå den situation, hvor tilbudsgiveren har optimeret sit tilbud på de tekniske installationer på bekostning af efterfølgende opetid, driftssikkerhed og høje driftsomkostninger. Aftaleprincippet er sammenligneligt med de såkaldte 'BOT'-konceptet (**B**uilt, **O**perate, **T**ransfer - byg, driv og aflever - som bruges ved byggerier, som efterfølgende drives af den udførende entreprenør, hvorefter drift og vedligehold efter en aftalt årrække overgår til bygherren). Dette skulle sikre den bedste løsning ud fra en total samfundsøkonomisk betragtning.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler efter budgetvedtagelsen at indstille til Borgerrepræsentationen, at denne mulighed ikke fravælges, med andre ord, at drift og vedligeholdelse af tunnelen fastholdes hos den udførende entreprenør i en 5-årig periode efter ibrugtagningen.

Begrundelsen herfor er både økonomiske, tekniske og praktiske hensyn, idet Nordhavnsvejskonsortiet på denne måde lettest gøres ansvarlig for deres 'valg af komponenter' (funktionsudbud). Prisen har været konkurrenceudsat og anses for økonomisk fordelagtig, og endelig vil det betyde, at Teknik- og Miljøforvaltningen får mulighed for at blive 'sidemandsoplært' omkring driften af installationerne parallelt med en intern opmanning.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Alt andet lige kan det ikke forventes, at et eventuelt nyt drifts- og vedligeholdelsesudbud vil give en hverken billigere eller mere optimal løsning.

Indhold

Den udførende entreprenør har i forbindelse med afgivelse af tilbud på vej- og tunnelentreprisen også afgivet tilbud på drift og vedligeholdelse af de mekaniske og elektriske installationer i tunnel og teknikbygninger, herunder ITS (Intelligent Transport System) og anden trafikregulering. Udgiftsniveauet herfor er derfor relativt afklaret.

Hertil kommer øvrige drifts- og vedligeholdelsesudgifter til f.eks.

- Broer (ringbanebro, stibroer og lokalgadebro),
- Vejvedligeholdelse, renholdelse og grøn pleje,
- Vintertjeneste,
- Materiel,
- IT-driftstøtteløsning,
- Lønudgifter (opgavekoordinering, overordnet driftsansvar).

Udgifter til trafikledelse beskrives i særskilt budgetnotat.

De økonomiske konsekvenser

Selv om Nordhavnsvejen og -tunnelen først forventes ibrugtaget i december 2015 vil de første afledte driftsudgifter allerede indfinde sig i 2013 og 2014, idet en IT-driftstøtteløsning til tunneldriften (indkøb, udvikling og indtastning af data) skal implementeres sammen med entreprenøren inden ibrugtagning.

Efter den mulige 5 års aftale forventes udgifterne til drift at stige væsentligt. Omkostninger vil blive højere med tiden som følge af aldersbetinget slitage mv.

En overordnet oversigt over de samlede afledte drifts- og vedligeholdelsesudgifter fremgår af nedenstående tabel. -

Tabel 1. Serviceudgifter 2014-2020

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Serviceudgifter:</i>							
- BOT-konceptet		1.142	6.825	6.825	6.825	6.825	10.274
- Drift af konstruktioner m.v.		113	1.991	1.362	1.362	1.362	1.991
- Driftsaftaler		101	1.207	1.207	1.207	1.207	1.207
- Forbrug		16	194	194	194	194	194
- Øvrige	400	686	1.092	1.000	1.000	1.000	1.110
- Lønudgifter		600	600	600	600	600	600
Serviceudgifter i alt	400	2.659	11.910	11.088	11.088	11.088	15.376

Risikovurdering

Risikoen for ikke at anvende midlerne vil opstå, hvis entreprenøren ikke får afleveret Nordhavnstunnellen til aftalt tid. Beløbene vil som følge heraf kunne stige/falde i perioden 2014-16. Den seneste melding er, at entreprenøren bliver færdig 4-6 mdr. før aftalt tid, hvilket vil betyde en ekstraudgift på 4-6 mio. kr. i 2015. Tilsvarende er der en risiko for, at tilslutningsanlægget ikke bliver færdigt i slutningen af 2015, når Nordhavnstunnellen står færdig. Det vil betyde at en besparelse i 2015 på 1-2 mio. kr.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til drift og vedligehold af Nordhavnsvej og -tunnel.



Én indgang til Open Data og Big Data for hele Københavns Kommune (U39)

25.07.13

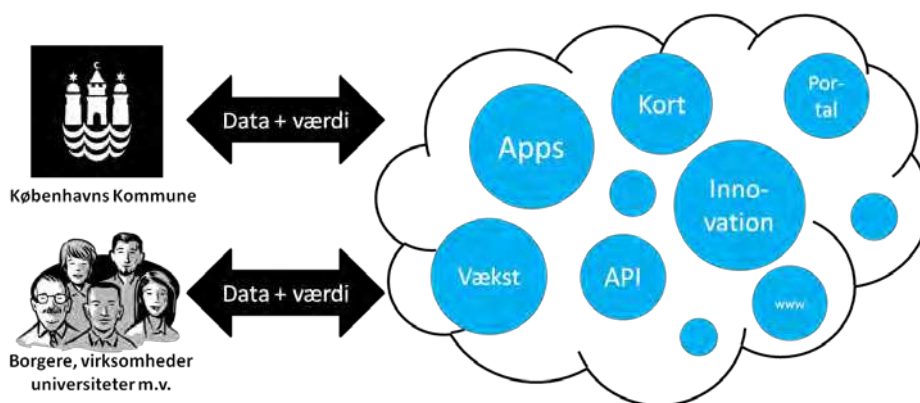
Sagsbehandler

Kim Stannov Søvsø

*Tema: Infrastruktur til fremtidens vækst
Pakke: Copenhagen Smart City*

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja



Baggrund

Offentlig og privat genanvendelse af data er for alvor kommet på dagsordenen og data ses som fremtidens centrale ressource, der skaber værdi for offentlige såvel som private aktører, da offentliggjort data kan genbruges i det uendelige uden væsentlige meromkostninger.

At gøre så meget som muligt af Københavns Kommunes (ikke-personfølsomme) data tilgængelig for offentligheden rummer enorme potentialer¹, bl.a. i form af øget vækst og innovation, branding af København som vidensby, øget borgerinvolvering og flere offentlig-private partnerskaber, effektivisering og optimering af kommunens opgaveløsning og ressourceforbrug, formidling af kommunens aktiviteter samt understøttelse af klimaplan, sundhed, trivsel, livskvalitet og meget andet.

Københavns Kommune skal i fremtiden ikke være leverandør af et væld af forskellige apps, men skal i stedet stille data til rådighed for innovative og specialiserede kræfter i markedet gennem åbne standarder og licenser og løbende facilitere og understøtte udnyttelse af disse data bedst muligt.

”Big Data” fra sensorer og realtidssystemer vil fremover skabe endnu mere data og give endnu mere viden om byen og borgerne, og håndtering og anvendelse af denne enorme mængde data er der behov for at tage stilling til nu.

¹ EU-Kommissionen vurderede i 2011 det økonomiske potentiale i genbrug af offentlige åbne data til €40 mia. årligt i EU.

I dag er arbejdet med data spredt ud i kommunen og foregår ofte ukoordineret og usammenhængende, særligt på tværs af forvaltningerne. Hverken medarbejdere i Københavns Kommune, borgere, virksomheder eller læreanstalter ved, hvor i kommunen man kan henvende sig med konkrete forespørgsler om data eller for at få hjælp til at arbejde med data fra og om kommunen.

Der er som følge af dette behov for én fælles indgang til Open Data i Københavns Kommune, både for interne og eksterne parter, for at udnytte potentialet i og høste værdien af Open Data og Big Data.

Indhold

Én fælles indgang til data kræver på sigt etablering af en tværgående, organisatorisk enhed med specialiserede og tidssvarende kompetencer omkring tilvejebringelse, håndtering og formidling af Open Data og Big Data, og som kan løfte dataarbejdet på tværs af hele Københavns Kommune. Teknik- og Miljøforvaltningen påtager sig at etablere denne enhed med løbende involvering og koordinering med øvrige datatunge områder i kommunen (Geoinformatik, Statistikbanken, KEjd, KS m.fl.).

Det arbejde, som enheden skal varetage, kan opsummeres som følgende:

- Fortsat udvikling og drift af den centrale dataportal og snitflader til centrale databaser som Københavns Geodatabank (KGB) og Statistikbanken.
- Organisering, styring og strategi-arbejde omkring data på tværs og på vegne af forvaltningerne.
- Data-indsamling i forvaltningerne med deltagelse af ”datajægere” fra hver forvaltning.
- Data-behandling, teknisk såvel som juridisk, så data udstilles lovligt og så genanvendeligt som muligt.
- Data-formidling internt og eksternt; visualisering og storytelling på baggrund af data.
- Data-anvendelse, dvs. øge brugen af data internt i kommunen for at understøtte generel digitalisering og ledelsesinformation.
- Afholde events ('hackathons'), kommunikation samt løbende interaktion med markedet, der anvender data, så iværksættere, forskere og virksomheder gives bedst mulige vilkår og data dermed udnyttes så meget som muligt.
- Rådgivning internt såvel som eksternt i forhold til indsamling, offentliggørelse og anvendelse af data.
- Øget digital modenhed; Opkvalificering af øvrige medarbejdere i kommunen i forhold til anvendelse af data i øvrige projekter.

Det er centralt, at der i enheden opbygges og fastholdes relevante kompetencer, hvorfor den nuværende tidsbegrænsede programmørstilling skal forlænges eller gøres permanent.

Dataenheden vil i høj grad spille sammen med øvrigt Smart City-arbejde, herunder Copenhagen Connecting, hvor struktureret arbejde med data er helt centralt. Derfor kan dataenheden med fordel på sigt tænkes ind i regi af en Smart City-enhed, hvis en sådant etableres.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
Løn til udvikling	739	739	739	739
Serverdrift, licenser, support	120	120	140	140
Rådgivning (jura, teknik, sikk.)	60	60	60	60
Events, præmier, markedsføring	195	195	195	195
Serviceudgifter i alt	1.114	1.114	1.134	1.134

Det forventes, at der over tid bliver behov for at opskalere på en række områder, særligt vedrørende indsamling, behandling, formidling og anvendelse af data, jf. listen med opgaver ovenfor.

Serviceudgifter for 2015-2017 må derfor påregnes at stige afhængigt af behovet for opskalering, men dette forventes håndteret i Budget 2015, når det konkrete behov kendes. Det forventes ligeledes, at der på sigt bliver tale om en varig bevilling.

Risikovurdering

Det vurderes ikke, at der er nogen risiko forbundet med fortsættelse af udvikling og videre drift af dataportal for Open Data. Teknologiske udfordringer forbundet med dataportalen er allerede undersøgt og afviklet i form af interne tests mv. Udfordringer forbundet med dataportalen i form af fremstilling af data offentlig og tilgængeligt for enhver yder ingen risiko, idet data ikke vil indeholde personfølsomt data. Ligeledes vil udstilling af data blive aftalt med de respektive dataejere.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til en konkret Smart City-indsats.



Smart City-strategi – Implementering (U40)

29. juli 2013

Tema: Infrastruktur til fremtidens vækst
Pakke: Copenhagen Smart City

Sagsbehandler
Kim Spiegelberg

Baggrund

Københavns Kommune har netop nu en unik mulighed for at gøre København til en førende Smart City, der vil tiltrække innovative erhverv og forskere, accelerere byens vækst, øge borgernes livskvalitet, trække byen endnu mere i retning af CO₂-neutralitet og dermed understøtte realiseringen af visionerne fra Københavnerfortællingen.

København bliver ratet højt internationalt, når det handler om at være en Smart City, og byen er allerede interessant i internationalt perspektiv i forbindelse med afprøvning af intelligente byløsninger, hvilket har skabt opmærksomhed hos multinationale virksomheder som IBM, Cisco m.fl.

Smart City-indsatserne i byen er imidlertid fragmentariske, ukoordinerede og understøtter derfor ikke hinanden optimalt, hverken internt i Københavns Kommune eller i samarbejdet med byens innovative kræfter i store og små virksomheder, i civilsamfundet eller i forhold til de øvrige offentlige organisationer.

For at København kan bevare og udbygge sin styrkeposition som Smart City i fremtiden, er der derfor behov for én samlet, koordinerende Smart City-enhed, som kan forene kræfterne i hele byen gennem samarbejde, udveksling af viden og udvikling af intelligente og smarte løsninger til gavn for Københavns Kommune såvel som borgere og virksomheder i byen. En sådan enhed vil arbejde for at skabe økonomiske vækstmuligheder for byens virksomheder, ressourcebesparelser for kommunen og konkrete løsninger, der øger borgernes livskvalitet, alt sammen med afsæt i de muligheder, den øgede digitalisering og teknologiske udvikling i samfundet giver.

Indhold

Der er brug for en enhed, som kan tegne og udfylde Smart City-lederrollen og sikre den fornødne struktur for arbejdet fremadrettet. Enheden skal sikre fremdrift i implementeringen af dataportalen, en digital infrastruktur for hele byen og fremme samarbejde, vidensdeling og innovationsprocesser på tværs af de forskellige aktører i byen og sikre, at København er den førende region for udvikling af Smart City-løsninger.

Konkret er der tale om aktiviteter på kort, mellemlang og lang sigt:

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

En Smart City-enhed skal på kort sigt:

- Koordinere Smart City-arbejdet og påtage sig lederskabet på hele byens vegne og involvere borgere, brugere og erhvervsliv i at tegne fremtidens smarte by.
- Være den organisatoriske platform for videre udvikling af kommunens Smart City-strategi på tværs af alle kommunens forvaltninger, med en vidensperson fra hver forvaltning.
- Skabe overblik på porteføljeniveau over projekter, der kan inspirere hinanden og skabe smart digitalisering på tværs og som løser mere end et problem gennem eksempelvis anvendelse af data og ny teknologi, partnerskaber, borgerinvolvering, digitaliseringsdrevet effektivisering, innovations- eller teknologibaseret vækst mv.
- Integrere mulighederne fra øvrige Smart City-aktiviteter så som Open Data-portalen og den digitale infrastruktur Copenhagen Connecting i alle forvaltningernes arbejde, så data udnyttes bedre på tværs af systemer og områder.
- Etablere og være vært for et Copenhagen Smart City Advisory Board med internationale kompetencer.
- Yde kompetent rådgivning til alle kommunens forvaltninger og øvrige parter i byen omkring anvendelse af teknologi og data i relation til bydrift og -udvikling.

En Smart City-enhed skal på mellemlang sigt:

- Være stedet, hvor der skabes offentlig-private partnerskaber og arbejdes med triple helix-konstellationer, hvor kommunen, forskningsinstitutioner og private virksomheder udvikler nye teknologibaserede løsninger.
- Være videnscenter for Smart City-løsninger via indsamling af viden fra andre byer, forskningscentre og meget andet.

En Smart City-enhed skal på lang sigt:

- Afholde konkurrencer, der belyser mulighederne for at udnytte den Smart City-viden og de teknologier, der udtænkes.
- Være et informationscenter, hvor innovative og konkrete smarte løsninger for byen formidles og hvor det for eksempel er muligt at følge med i – og reagere på – byens 'puls' på skærme, der viser realtidsmålinger fra byen og inspirerer til at gå nye veje. Et sted, hvor byens partnere kan mødes og skabe byen, samtidig med at resultaterne visuelt kan opleves af byens borgere, brugere og turister.
- Tiltrække internationale virksomheder, der ønsker at bruge byen som "testcenter", hvor nye teknologier afprøves.
- Kunne stille supportfunktioner til rådighed for alle projekter i hele byen, og hvor der er ekspertise til at rådgive omkring innovation, brug af data og dataportalen, udvikling af partnerskaber, nye former for borgerdialog samt anvendelse af ny teknologi.

De økonomiske konsekvenser

For at etablere en fokuseret Smart City-indsats foreslås det derfor, at der i budget 2014 på **kort sigt** afsættes midler til:

Etablering og facilitering af et Advisory Board med finansiering af kompetente sparringspartnere, også gerne internationale, omkring udvikling af Copenhagen Smart City.

Rådgivnings- og supportfunktioner omkring Smart City-projekter, herunder løn, kompetenceudvikling, samt indkøb og udvikling af værktøjer der understøtter formidlingen.

Udvikling af Copenhagen Smart City-strategi, herunder indkøb af værktøj til porteføljestyling, udviklingsmidler (løn) og eventuelt ekstern konsulent bistand.

Samlet set er der brug for midler, så der sikres udvikling af en strategisk indsats i forhold til de syv forvaltninger med rådgivning, support og strategiudvikling.

Midlerne ønskes til opstartsfasen af strategiarbejdet i 2014 og 2015.

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Advisory Board	300	300		
- Rådgivnings og supportfunktioner	1.000	1.000		
- Smart City strategi udvikling	700	700		
Serviceudgifter i alt	2.000	2.000		

På **mellem-** og **lang sigt** vil der eventuelt, når behovet konkretiseres, være brug for midler til de øvrige aktiviteter nævnt ovenfor, herunder afholdelse af teknologikonkurrencer, etablering af besøgscenter og formidlingsaktiviteter, udbredelse af mulighederne for at bruge København som ”urbant testcenter”, yde støtte til projektudvikling og test af nye Smart City-løsninger. Der søges ikke midler til disse aktiviteter endnu. Disse yderligere aktiviteter forventes håndteret i budget 2015 og frem, når konkrete behov kendes.

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være nævneværdige risici på nuværende tidspunkt.

Flere forvaltninger/udvalg

Det skal efter vedtagelse af budgetnotatet drøftes, hvor det organisatorisk er mest hensigtsmæssigt at forankre Smart City-enheden, da Smart City-kompetencerne i øjeblikket er delt imellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen. En ”sammensmeltning” vil derfor være hensigtsmæssigt i forhold til at skabe en ny og sammenhængende indsats i en tværgående enhed.

Er dette ikke muligt foreslås enheden forankret i Teknik- og Miljøforvaltningen i 2014.

Enheden vil etablere samarbejder på tværs af hele Københavns Kommune og dermed inddrage alle forvaltninger i arbejdet.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til en konkret Smart City-indsats.



Copenhagen Connecting - Forprojektering for digital infrastruktur i København (U41)

30. juli 2013

Tema: Infrastruktur til fremtidens vækst
Pakke: Copenhagen Smart City

Sagsbehandler
Søren Kvist

Baggrund

En stor del af Københavns Kommunes ressourceforbrug ved opgaveløsninger ville kunne reduceres med mere opdaterede og nøjagtige data om byen og dens adfærd. I dag gennemføres en stribe projekter i hele kommunen, hvor det er kendetegnende, at de alle etablerer deres egne silo systemer, hvilket ikke er økonomisk effektivt, og ej heller giver et sammenhængende beslutningsgrundlag på tværs af centre og forvaltninger.

Dette findes der en løsning på. Copenhagen Connecting kaldes den, som i korthed går ud på at etablere en digital sammenhængende storby ved at skabe en digital infrastruktur.

Med Copenhagen Connecting åbnes der yderligere op for, at København kan tiltrække innovative virksomheder til byen, øge væksten og fortsat øge livskvaliteten for københavnere.

Indhold

Københavns Kommune har netop nu mulighed for at gøre byen til verdens første digitale sammenhængende storby – en Smart City. Det sker ved at etablere en trådløs og kablet digital infrastruktur, der dækker hele byen på lige fod med anden infrastruktur som veje, fjernvarme, elektricitet og offentlig transport.

Copenhagen Connecting kan for alvor rykke byen ind i den digitale tidsalder og skabe en hel ny effektiv og bæredygtig platform, der åbner op for bedre ressourceudnyttelse, klimagevinster og effektiviseringer. Den medfører store økonomiske potentialer for både Københavns Kommune og markante samfundsøkonomiske gevinster for byens borgere, erhvervsliv samt forsknings- og uddannelsesinstitutioner og andre offentlige institutioner i København.

Den digitale infrastruktur udgør hovedfærdselsåren for byens mange data, og er fundament for en række digitale og datadrevne ydelser, som udvikles og formidles til offentlige såvel som private aktører og som ikke kan leveres teknisk eller omkostningseffektivt af markedet i dag.

Konkret sker det ved at integrere netværksudstyr og -kabler i byens vejbelysning og dermed udnytte eksisterende anlægsarbejde i byen eksempelvis metrobyggeri, klimatilpasning og vejbelysning.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Når den digitale infrastruktur er etableret, kan der opsamles data om adfærd, luftkvalitet, energiforbrug og lignende, som kan danne grundlag for løsninger, der understøtter Københavnerfortællingen bredt. Københavns Kommune og borgerne får en række nye muligheder, som vil gøre byen til en global rugekasse for innovation og genere nye vækstmuligheder for erhvervslivet i hovedstaden.

Eksempler på den værdi, som Copenhagen Connecting kan tilføre København, fremgår af tabel 2.

Budgetforslaget

Med dette budgetforslag søges midler til forprojektering af Copenhagen Connecting.

- Det er væsentligt at integrere netværksudstyr og -kabler i vejbelysningsinfrastrukturen i forbindelse med eksisterende anlægsarbejder i byen. Anlægsprojektet i forbindelse med vejbelysningen kan skabe den digitale infrastruktur, som efterfølgende kan tilføjes en lang række løsninger skræddersyet til at løse byens udfordringer og levere services mv.

Derfor skal forprojektet afdække, hvorledes Copenhagen Connecting bedst teknisk kan implementeres i vejbelysning og planlagt anlæg og udrulning af netværksudstyr og kabler.

- Med Copenhagen Connecting skabes en digital infrastruktur for byen, som er interessant for kommunen og for dens private aktører. Som udgangspunkt er det at drive infrastrukturen ikke en kommunal opgave, hvorfor der med fordel kan indgås forskellige samarbejder om fælles offentligt/privat drift.

Derfor skal de juridiske aspekter og andre spørgsmål, der opstår som følge af de forskellige organiseringer af Copenhagen Connecting, undersøges.

- Med Copenhagen Connecting vil der blive skabt en hel ny effektiv og bæredygtig digital infrastruktur, der åbner op for bedre ressourceudnyttelse og effektiviseringer. Den medfører store gevinstpotentialer økonomisk for en række offentlige og private aktører.

Derfor har forprojekteringen også til formål at undersøge de økonomiske aspekter, forretningsmodeller af anlæg og drift af Copenhagen Connecting.

Der er foreløbigt identificeret over 60 konkrete anvendelsesområder spændende over alle forvaltninger, der kan skabe ressourceoptimering og merværdi baseret på Copenhagen Connecting eksempelvis

intelligent trafikstyring (ITS) og øget CO₂-reduktion. Se bilag 4 for konkrete anvendelsesmuligheder der skematisk er opstillet indenfor Københavnerfortællingens indsatsområder.

Kobling til strategier

Copenhagen Connecting bidrager aktivt til, at Københavns Kommune kan nå de mål, der findes i de vedtagne strategier og handlingsplaner. Nedenfor er en række strategier eksemplificeret ved, hvorledes Copenhagen Connecting kan bidrage med at nå målene.

Table 1. Kobling til strategier

KBH 2025 Klimaplanen	Øget reduktion af CO ₂ -udledning eksempelvis gennem effektiv udnyttelse af 'Big Data' i trafiklysregulering, ruteoptimering af kommunens egen bilflåde, lavere søgetrafik efter ledige p-pladser og energioptimering af bygninger.
Skybrudsplan	Varsling af skybrud via opsamling af data, således at underjordiske overløbsdepoter bedre kan styres og skader forebygges.
Handlingsplan Grøn mobilitet	Intelligent trafikstyring hvor brug af 'Big Data' kan anvendes til bedre afvikling af trafiklysregulering i form af grønne bølger, eco-driving m.v.
Cykelstrategi 2011-2025	Billig chipteknologi minimerer cykeltyveri, forbedrer ruteplanlægning for cyklister og giver mulighed for bydækkende prioritering af cykeltrafik over biltrafik.
Parkeringsstrategi	Søgetrafikken efter ledige p-pladser minimeres og muligheder skabes for optimering af kontrol.
Ressource og Affaldsplan 2018	Ressourcebesparende og mere CO ₂ -venlig affaldsindsamling, der optimerer driften og planlægningen ved brug af 'Big Data' og brug af sensorer på eksempelvis skraldespande og mobilt materiel i byrummet.
Kommuneplanen	Ved at udnytte 'Big Data' om bevægelsesmønstre m.v. skabes der et bedre beslutningsgrundlag og dermed grobund for byplanlægning, der understøtter byens behov og sammentænker gravearbejder.
IT-strategi 2010-14	Konsolidering af netværksinfrastruktur i KK, hurtigere og billigere dataforbindelser, samt IP-telefoni til kommunen.

Smart city, 7 dir beslutning 2012, Open data strategi	Udstilling af offentlige data, skabe en platform for vækst, inddragelse af borgere og virksomheder i udvikling af velfærds- og Cleantech-løsninger i stor skala.
---	--

Hvad tilfører Copenhagen Connecting København yderligere?

Copenhagen Connecting vil gøre København til centrum for innovation og vækst. Byen vil blive mere effektiv og produktiv, og øgede muligheder for bæredygtig udvikling skabes.

De brandingmæssige aspekter og den værdi, det vil medføre at være global 'firstmover', kan gøre København til verdens førende Smart City og tiltrække turister samt nationale og internationale virksomheder, topforskere, ph.d. studerende og højtuddannet arbejdskraft. Visionære forskningsmiljøer, nye partnerskaber og 'urbane laboratorier' kan etableres og danne eksportgrundlag indenfor Cleantech og velfærdsteknologi-løsninger.

Alt sammen vil bidrage som forbillede for andre byers ønske om at 'copenhagenize' sig. Se bilag 1 for præsentation af Copenhagen Connecting og bilag 7 for ekspertudtalelser om Copenhagen Connecting.

En digital infrastruktur nu

Etablering af den digitale infrastruktur bør knyttes sammen med udskiftning af den eksisterende vejbelystning, hvor 50 % af vejbelystningen står over for en udskiftning budgetteret til ca. 500 millioner kroner. Vejbelystning er den eneste infrastruktur i byen, der er tilstrækkeligt fintmasket og eksisterende til at realisere Copenhagen Connecting og dermed kan udgøre platformen for en udrulning af Copenhagen Connecting i hele København. Teknologien for etablering af Copenhagen Connecting er tilmed til stede, afprøvet og kommet ned i et realistisk prisleje. Det er derfor vigtigt – set ud fra en økonomisk, teknisk og ressourcemæssig tankegang – at samtænke disse to infrastrukturelle tiltag.

Etableres den digitale infrastruktur ikke sammen med vejbelystningsinfrastrukturen, vil der gå en lang årrække før den mulighed kommer igen. Alle projekter og driftsopgaver vil i den mellemliggende tid ikke kunne høste de markante økonomiske og ressourcemæssige fordele.

Vælger København at bruge anlægsprojektet for vejbelystning smart, gør kommunen, hvad en række andre byer, virksomheder og Københavns Lufthavn allerede er begyndt på at integrere i mindre skala, og som allerede har vist øget produktivitet og stort effektiviseringspotentiale.

Copenhagen Connecting åbner op for at alle fremtidige projekter på tværs af forvaltninger kan drage nytte af dets udbredelse. Det giver økonomiske fordele, da de enkelte projekter kan koncentrere sig om at skabe værdi frem for at etablere separate silo systemer (enten grave i byen eller dyre mobilabonnementer), ligesom det giver nye muligheder for, at mindre projekter, der hidtil ikke har været økonomisk rentable, nu kan realiseres takket være Copenhagen Connecting.

Samfundsøkonomiske gevinster i Copenhagen Connecting

Konsulentvirksomheden Rambøll har lavet en foreløbig analyse af de samfundsøkonomiske gevinster ved 12 anvendelsesområder, som blev identificeret på to workshops med konsulenter fra Rambøll og førende forskere fra DTU i sommeren 2013. Gevinsterne fremgår af tabel 2, se endvidere bilag 2 ”Samfundsøkonomisk forundersøgelse” (Rambøll 2013).

Tabel 2. De samfundsøkonomiske gevinster

Gevinster – foreløbig estimeret - indenfor en række anvendelsesområder, men ikke afgrænset til:	mio. kr.
Anvendelsesområde	Årlig Samfundsøkonomiske værdi
Delresultat 1 - Intelligent Transport Systemer (ITS) - forbedret trafikafvikling af biler, cyklister, fodgænger m.v. (3 mia.) Delresultat 2 - (ikke endelig valideret) - minimering af søgetrafik efter p-pladser) – bl.a. 248.000 timer sparet, 5 millioner færre km, klima, mindre støj og produktivitetsforbedringer (70 mil.)	3070
Miljømålinger, luft, støj og CO2	
Klimatilpasning, overfladevand og skybrud	
Byforbedring, vand optimering og affald	
Smart grids og energi system integration	
Datakommunikation i Københavns kommune	
Gratis WiFi til turister - tidsbegrænset	
Mobilnetværks aflastning – gøres tilgængeligt for teleselskaber	

Tiltrækning af innovative virksomheder	
Sikkerhed, crowd control	
Asset tracking, tyveri prævention	
Udsatte borgere	
Sundhed, patientmonitorering og telemedicin	
heraf	
klimagevinster	
produktivitetsgevinster	
Totale samfundsøkonomiske årlige gevinster	

Ovenstående samfundsøkonomiske delanalyser er en delmængde af et endnu større fremtidigt potentiale. Fremtiden vil bringe nye anvendelsesmuligheder og værdi. Copenhagen Connecting gør det eksempelvis muligt billigt at indføre intelligent roadpricing eller forbedre Rejsekortet, se bilag 4 for beskrivelse af identificerede anvendelsesmuligheder.

Den kommercielle værdi af enkelte 'Big Data'¹ kilder tilvejebragt i Copenhagen Connecting er, af internationalt anerkendte eksperter estimeret til en værdi af xxx kr., (oplyses medio august) se bilag 3 "Værdisætning af data i Copenhagen Connecting" (Gartner Group 2013).

Baseret på direkte indtægtskilder til et eventuelt driftsselskab i Copenhagen Connecting forventes det, at anlægsinvesteringen er tjent hjem indenfor en kort årrække for eksempel baseret på følgende indtægtskilder:

- Driftssikre og højtydende kablede og trådløse datakommunikationsforbindelser til Københavns Kommune.
- Salg af chipteknologi til asset tracking, ITS, tyveriforebyggelse.
- Salg af 'Big Data' til offentlige og private aktører.
- Salg af trådløs overskudskapacitet i infrastrukturen til teleselskaber til aflastning af mobilnetværk.

¹ Konsulentfirmaet McKinsey vurderer, at man i Europa kan spare mere end 100 mia. euro gennem udnyttelse af mulighederne i 'Big Data' alene som følge af forbedringer i den operationelle effektivitet i den offentlige forvaltning.

Copenhagen Connecting kan være driver for udskiftning af den resterende vejbelysning, som der ikke er budgetteret midler til udskiftning af.

Forprojekterings aktiviteter og ressourcer

For at kunne etablere Copenhagen Connecting indgår følgende forprojekteringsaktiviteter og ressourcer:

Midlerne anvendes til

1. Projektledelse
2. Rekvireret forskning fra forskningsinstitutioner til kvalificering og dimensionering af infrastruktur og design for at understøtte centrale anvendelsesområder
3. Teknisk konsulentrapport, der dimensionerer infrastruktur, anlægsomkostninger, udrulningsplaner, opbevaring af data og understøttelse af KK datakommunikations forretningsbehov
4. Juridisk bistand, til afdækning af egnet selskabskonstruktion, hensyntagen til Kommunalfuldmagten med videre
5. Konsulentrapport til afdækning indtægtskilder og forretningsmodeller for levering af services til Københavns Kommune, borgere og virksomheder.

Derudover anvendes midlerne også til analyser af de samfundsøkonomiske konsekvenser

6. Samfundsøkonomisk efterspørgselsanalyse for centrale anvendelsesområder for eksempel aflastning af mobilnetværk
7. Omfang for udrulning af den digitale infrastruktur herunder ambitiøs fiberudrulning i hele byen, som gjort i andre storbyer, for maksimal værdiskabelse eller moderat digital infrastruktur i vejbelysning.

De økonomiske konsekvenser

OBS: Nogle af midlerne ønskes bragt i anvendelse allerede i slutningen 2013.

Tabel 3. Anlægsudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Anlægsudgifter:</i>				
- Forprojektering	5.000			
Anlægsudgifter i alt	5.000			

Beløbet vil blive justeret i løbet af august.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til Smart City-infrastruktur.

Bilag

1. Præsentation af Copenhagen Connecting
2. Samfundsøkonomisk forundersøgelse af Copenhagen Connecting foretaget af Rambøll Management Consulting, 2013
3. Værdisætning af data i Copenhagen Connecting af Gartner Group
4. Anvendelsesområder (use cases)
5. Oversigt involverede eksperter
6. Projektcharter (inkl. foreløbig juridisk vurdering af selskabskonstruktion)
7. Udtalelser fra eksperter:
 - a. Senior Vice Præsident, Niels Axel Nielsen, Danmarks Tekniske Universitet
 - b. Direktør, Henrik Rosenberg Seiding, Senior Director - Rambøll Management Consulting A/S
 - c. CEO, Mogens Lønborg, direktør Marianna Lubanski, Copenhagen Capacity
 - d. Direktør, Lars Pico Geerdsen, - Kraks Fond Byforskning



18. juni 2013

Sagsbehandler
Peter Andreasen

Sammenhæng mellem parkmuseerne (U59)

Tema: Sammenhængskraft

Pakke:



Billedet viser overgangen mellem Botanisk Have og Østre Anlæg

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen har igennem en periode haft et samarbejde med "Parkmuseerne", som er en sammenslutning af seks museer, der er placerede centralt i byen i og omkring Kongens Have, Botanisk Have og Østre Anlæg. Det drejer sig om Davids Samling, Filmhuset, Den Hirschsprungske Samling, Rosenborg Slot, Statens Museum for Kunst og Statens Naturhistoriske Museum.

Samarbejdet har især været i forbindelse med konkurrencen om et nyt naturhistorisk museum i Botanisk Have og ny forhåbe til Statens Museum for Kunst. I den forbindelse er der rejst et ønske om at gøre sammenhængen mellem Botanisk Have og Østre Anlæg bedre og ligeledes forbedre forbindelsen over Østre Farimagsgade samt mellem Botanisk Have og det gamle Kommunehospital, som nu anvendes af Københavns Universitet.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor følgende projekt:

- For at sikre en bedre visuel sammenhæng mellem parkområderne på hver sin side af Sølvgade, gives de grønne arealer en mere ens fremtoning. Samtidig åbnes op i beplantningen, idet en grøn afskærmning mellem vejen og parken opretholdes. Dette gøres ved at opsætte et ensartet parkhegn i en smuk og gedigen kvalitet i sortmalet metal, i stedet for hækkene på begge sider af Sølvgade samt ved at understrege det fælles præg med højtstammede træer i græs. På hjørnet af Sølvgade og Østre Voldgade renoveres parkdelen, ligesom stien mellem Sølvgade og Botanisk Have får ny belægning.
- For at forbedre overgangsmulighederne over Øster Farimagsgade, som i stigende grad krydses af studerende m.fl., etableres to nye fodgængerovergange med øer.
- I Østre Anlæg etableres en fornyet skiltning, som også informerer om Parkmuseerne.

Der forventes ikke at blive nedlagt parkeringspladser i forbindelse med realiseringen af dette ønske.

De økonomiske konsekvenser

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering	500				500*
- Hegn langs Sølvgade		2.000			
- Skilte i Østre Anlæg		1.000			
- Renovering af grønt anlæg langs Sølvgade		500			
- Anlæg af fodgængerovergange		50			
Anlægsudgifter i alt	500	3.550			500*

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg, vurderes projektet at generere ca. 5 årsværk i anlægsfasen.

Tidsangivelse

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Risikovurdering i anlægsprojekter

Fodgængerovergangene er ikke vurderede ud fra en trafikmæssig analyse, ligesom politiet skal give en tilladelse. Det er derfor usikkert om der er plads til to overgange og den detaljerede udformning er heller ikke projekteret.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



Københavns Klimakarre (V1)

03-07-2013

Tema: Klimatilpasning

Pakke:

Sagsbehandler
Jeanne Hvam Eghoff



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

København står over for en række store udfordringer som følge af klimaforandringerne. Der er derfor behov for en omstilling til et grønnere København, hvor også den eksisterende boligmasse bidrager til at løse klimaudfordringerne. Samtidig er der brug for flere attraktive boliger og gårdhaver, der kan medvirke til fastholde københavnere i byen og skabe øget livskvalitet.

I 1990'erne blev der gennemført en omfattende og bæredygtig byfornyelsesindsats i Hedebygadekarréen på Vesterbro. Karréen udgør i dag det primære eksempel på bæredygtig byudvikling i København. I dag står byen imidlertid overfor nye og større klimaudfordringer. Der er derfor brug for et nyt fyrtårnsprojekt, der blandt andet kan bidrage til at realisere målene i KBH 2025 Klimaplanen.

Indhold

Københavns Klimakarré er et nyt og omfattende byfornyelsesprojekt i Østergården, der er en karré i Skt. Kjelds Kvarter på Østerbro. Projektet skal bygge videre på erfaringerne fra byfornyelsesprojektet i Hedebygadekarréen og vise en ambitiøs, men realiserbar bæredygtig og klimasikret byfornyelse blandt andet gennem energirenovering, LAR (Lokal Afvanding af Regnvand) og affaldsløsninger. Københavns Klimakarré bliver dermed en showcase, der promoverer best practice og udvikler danske løsninger indenfor bæredygtig byudvikling.

Resultaterne skal måles i reduceret energiforbrug, regnvands- og affaldsløsninger, brug af Smart-teknologi, en øget livskvalitet for beboerne og i de anvendte løsningers potentiale til at kunne anvendes i den øvrige boligmasse i København og andre byer.

Projektet har en helhedsorienteret tilgang og skal skubbe grænsen for bæredygtig byfornyelse, hvor bygningens funktion i sin helhed, energirenovering, god arkitektur, affaldsløsninger sammen med håndtering af regnvand indgår i løsningen.

Østergårdens udformning skaber desuden muligheder for udvikling af skalerbare løsninger, som samtidig er kommercielt modne og økonomiske bæredygtige. Derudover er der mulighed for eksempelvis at installere et større solcelleanlæg og skabe fælles løsninger i gårdrummet, som styrker fællesskabet og den grønne adfærd. Klimakarréen vil desuden have fokus på samspillet med det omkringliggende byrum og byliv og skabe synergi i forhold til andre indsatser i Skt. Kjelds Kvarter.

Erfaringer fra tidligere byfornyelsesprojekter anvendes med fokus på, at de anvendte løsninger skal kunne virke flere steder for at nå konkrete vækst mål, herunder at tiltrække danske og internationale investeringer. Projektets resultat skal således understøtte kommerciel bæredygtig vækst samtidig med, at det brander København.

Den nye klimakarré skal tiltrække forskningsmæssig og forretningsmæssig interesse nationalt og internationalt. Samtidig vil projektet blive gennemført i en involverende proces med beboerne og Fonden Østergården og i partnerskaber med byggebranchen og virksomheder. På denne måde sikres det, at der udvikles holdbare bæredygtige løsninger, samt nye produkter og systemer, der er skalerbare og egnede til at kunne anvendes i den øvrige renoveringsegnede boligmasse.

Med henblik på at tiltrække private partnere vil der blive fokuseret på indgåelse af partnerskaber. Der vil således blive etableret et tæt samarbejde med danske virksomheder, Copenhagen Cleantech Cluster og samarbejdspartnerne fra KBH2025-arbejdet i forhold til afprøvning af konkrete løsninger. Dette er i tråd med at gøre København til et ”grønt laboratorium” for test af løsninger.

Arbejdet med at udvikle Københavns Klimakarré vil desuden indgå i aktiviteter under European Green Capital Award 2014, bl.a. i Masterclasses om bæredygtig byudvikling og besøgsprogrammet.

De økonomiske konsekvenser

Hovedparten af projektets udgifter vedrører renoverings- og udviklingsprojekter i Østergården. Derudover vil der være udgifter til forprojektering, afholdelse af konkurrence, opmærksomhedsskabende aktiviteter samt evaluering. Fonden Østergården egenfinansierer en stor del af renoveringsarbejdet jf. den almindelige byfornyelsesindsats.

Det forventes, at private producenter vil bidrage med bl.a. materialer og arbejdskraft til udvikling af nye tekniske løsninger. Derudover vil der blive ansøgt om midler fra Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter samt diverse fonde og testprogrammer for bl.a. markedsmodning af nye bæredygtige byggeløsninger. Kommunens finansiering vurderes at være afgørende for en medfinansiering fra ministeriet og fonde.

Københavns Kommunes bidrag på 29 mio. kr. og det forventede tilsvarende beløb på 29 mio. kr. fra Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, i alt 58 mio. kr., er estimeret til en beskæftigelseeffekt på ca. 75 årsværk. Samtidig forventes projektet at generere private investeringer primært fra Fonden Østergården, idet der er krav om en egenfinansiering på minimum 50 % af det samlede renoveringsarbejde i byfornyelsesprojekter. Beskæftigelseeffekten heraf er estimeret til ca. 251 årsværk fordelt på projektets levetid, dvs. fem år.

Projektet forudsætter derudover eksterne midler fra eksempelvis fonde, virksomheder og Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter til delvis at dække de ekstra ordinære udgifter til bæredygtige tiltag der understøtter grøn vækst indsatsen.

Fonden Østergården finansierer driften af bygninger og gårdhaver efter endt renovering og etablering af nye gårdhaver, så der vil ikke være afledte serviceudgifter.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
Forprojektering		1.000			
Fundraising	500				500*
Anlæg af bæredygtige løsninger			22.500		
Anlæg af bæredygtige løsninger og afslutning af projektet				5.000	
Anlægsudgifter i alt	500	1.000	22.500	5.000	500*

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

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering og fundraising	Juli 2014
Forprojektering afsluttet	April 2015
Udbud gennemført	Juli 2015
Anlægsarbejdet igangsat	September 2015
Anlægsarbejdet og projektet afsluttet	Oktober 2017

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projektets indledende forarbejde vil resultere i et katalog med forskellige bæredygtige løsninger, som Fonden Østergården skal byde ind på og efterfølgende gennemføre i 1:1 projekter i forbindelse med renoveringsarbejdet. Der er en lav risiko for, at Fonden Østergården ikke ønsker at gennemføre tilstrækkeligt af de foreslåede projekter. Riskoen er forsøgt minimeret gennem en samarbejdsaftale, som allerede er underskrevet, samt den tætte dialog og involvering, så ønsker, muligheder og udvikling af ideer og løsninger afstemmes mellem parterne.

Tidligere afsatte midler

I budget 2013 blev der afsat 10 mio. kr. til projektudvikling af et skybrudsprojekt, som vil komme til at indgå som et delprojekt i Klimakarréen. Projektet skal vise nye innovative løsninger inden for regnvandsopsamling i en fælles gårdhave i karréen.

Klimakarréen ligger i Områdefornyelsen i Sankt Kjelds Kvarter, som vil betyde, at der kan trækkes på erfaringer fra områdefornyelsen og skabe synergi mellem indsatserne.

Tabel 3: Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr.(løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013			1.500	6.000	2.500
Afsatte midler i alt			1.500	6.000	2.500
Heraf forbrugt			0	0	0



Strømsstik med selvbetjeningsløsning (V4)

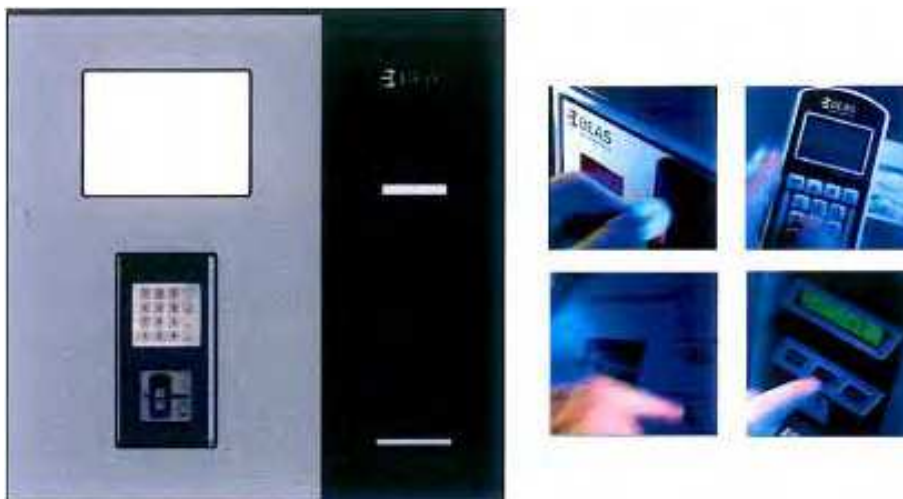
09.04.2013

Tema: Vækst og beskæftigelse

Pakke:

Sagsbehandler

Mikkel Mindegaard



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

I årevis har eventarrangører, markeder, stadeholdere og andre erhvervsdrivende og aktører i byens rum efterspurgt en løsning, der gør det muligt nemt og billigt at få adgang til strøm på byens pladser.

I dag findes der strømsstik flere steder i byen. Men omkostningerne for at få adgang hertil, når der skal en tekniker ud og åbne, aflæse og lukke igen for strømmen, gør, at det ikke er attraktivt at benytte løsningen. I stedet benyttes i stor stil dieselgeneratorer, der både forurener luften og støjer – eller arrangementet eller markedet bliver ikke til noget. En omfattende omlægning til strøm, der kan produceres mere bæredygtigt, vil udover forbedring af det lokale miljø også bidrage til Københavns Kommunes målsætning om at være CO₂-neutral i 2025.

Det foreslår derfor, at der etableres selvbetjente strømsstik i alle bydele.

Indhold

Projektet med de selvbetjente strømsstik omhandler følgende:

- Ombygning af eksisterende strømsstik med et selvbetjeningsmodul.
- Etablering af nye strømsstik, hvor der ikke findes eksisterende strømsstik, med et tilsvarende selvbetjeningsmodul.
- Indkøb af software, der vil kunne styre alle de etablerede selvbetjente strømsstik samt eventuelle selvbetjente strømsstik, der etableres i fremtiden.
- I alt giver projektet 12-15 selvbetjente strømsstik med 4 udtag hver.

- Drift og service af løsningen foreslås brugerfinansieret via den opkrævede betaling for strøm.

Den præcise placering af strømskikkene er endnu ikke besluttet. Dette planlægges at være en proces, hvor brugerne bliver inddraget. Derudover skal placeringen tage hensyn til den overordnede strategi for brugen af byrummet.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	200				200*
- Software, kortlæser mv.	70				70*
- Etablering og ombygning af strømskik	1.000				1.000*
Anlægsudgifter i alt	1.270				1.270*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	0				
Afledte serviceudgifter i alt	0				

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

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Februar 2014
Udbud gennemført	Marts 2014
Anlægsbevilling givet	Marts 2014
Opførelse igangsat	April 2014
Opførelse afsluttet	Maj 2014
Facilitet ibrugtaget	Maj 2014

Risikovurdering i anlægsprojekter

Etableringen af nye strømskik er behæftet med en vis usikker alt efter de helt lokale forhold. Denne risiko søges minimeret ved at prioritere at ombygge eksisterende strømskik, hvor der hverken skal laves gravearbejde og rørarbejde.



04-02-2013

Vækstakademiker (V6)

Tema: Vækst og beskæftigelse

Pakke:

Sagsbehandler

Jette Vinther kristensen

Malene Barenholdt Götze



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Mange Små og Mellemstore Virksomheder (SMV'er) har et stort vækstpotentiale. De er innovative og har internationalt fokus, men mangler kompetencer og ekstra ressourcer for at komme ud over rampen. Det er virksomheder, der ikke har tradition for at ansætte en akademiker og sætte sig ind i, hvad "sådan en" kan. De har brug for ekstra arbejdskraft og nye kompetencer for at kunne realisere deres vækstpotentiale, og her hjælper Københavns Erhvervsservice virksomhederne med at finde den rette akademiker. Københavns Erhvervsservice kontakter og rådgiver SMV'er med henblik på at kortlægge deres vækstpotentiale samt afklare deres eventuelle behov for en vækstakademiker.

Hovedformålet med Vækstakademiker er at hjælpe små og mellemstore virksomheder til vækst og udvikling gennem ansættelse af ledige akademikere. Vækstakademiker består af et 4 ugers kursus for ledige akademikere, samt rådgivning om vækst til SMV'er. Kurset for akademikere har til formål at forberede dem på at indgå i en SMV, samt at præsentere dem for en række virksomheder. De bliver undervist af erhvervsrådgivere fra Københavns Erhvervsservice samt en ekstern underviser.

Indhold

Københavns Kommune har i 15 måneder kørt pilotprojektet Vækstakademiker med gode resultater. Dermed er tiden inde til at få Vækstakademiker skaleret op, således at konceptet kan være en af de

indsatser, der søsættes for at få gang i jobskabelsen hos de tusindvis af SMV'er, der har potentialet for vækst.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen lægger op til, at Vækstakademiker opskaleres til 5 mio. kr. årligt de næste 3 år. Midlerne vil i den 3-årige periode resultere i vækstrådgivning af ca. 3.000 mindre virksomheder samt skabe 1.500 jobåbninger for ledige akademikere. Resultatet vil være vækst i københavnske virksomheder samt faldende dimittendledighed.

Endvidere vil det blive overvejet, hvorvidt midlerne kan danne forudsætning for et større regionalt EU-finansieret projekt i samarbejde med øvrige kommuner og erhvervsråd.

Resultater indtil nu

Den direkte virksomhedskontakt har med Vækstakademiker-projektet indtil videre resulteret i, at ca. 50 pct. af de involverede virksomheder vil skabe et nyt job til en akademiker. Ved den direkte virksomhedskontakt oplever virksomhederne det ydermere som en service fra kommunes side at blive rådgivet om deres vækstpotentiale og muligheder for tilskudsordninger.

Opgørelse viser, at ud af de 150 første akademikere, der har deltaget i pilotprojektet, er over 60 pct. kommet i ordinær beskæftigelse eller beskæftigelse med tilskud. For de første 75 deltagere er tallet over 80 pct., heraf en væsentlig del i nye, midlertidige eller faste jobs. Samtidig viser erfaringer, at akademikerne i SMV'er har en positiv effekt på bundlinjen.

Vækstakademiker er udviklet i tæt samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen og er finansieret af midler til AC-indsatsen i perioden oktober 2012-december 2013.

2013 og frem

Teknik- og Miljøforvaltningen er i dialog med de andre store uddannelsesbyer i Danmark, der også har en høj andel af dimittendledigheden, og de vil alle følge København tæt og arbejde på at starte lignende projekter op. Teknik- og Miljøforvaltningen samarbejder endvidere med de regionale erhvervsråd, væksthuse, arbejdsgiverorganisationer og andre relevante aktører. Det vil blive overvejet, om der skal indgås et samarbejde om EU-finansiering i et større regionalt projekt.

Der er nedsat en styregruppe for Vækstakademiker bestående af bl.a. de vigtigste kommunale aktører, højere uddannelsesinstitutioner og fagforeninger.

Fremadrettet vil Teknik- og Miljøforvaltningen endvidere indgå i et tættere samarbejde med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen og jobcentre, således at de opsøgende erhvervsrådgivere også vil formidle tilskudsmuligheder vedrørende unge. På den måde vil Vækstakademiker ligeledes have fokus på, at virksomheder kan benytte unge faglærte eller ufaglærte som led i deres vækstforløb.

Ved at fortsætte Vækstakademiker i en 3-årig periode bliver det muligt at lave effektmålinger på de virksomheder, der ansætter en akademiker. Teknik- og Miljøforvaltningen vil følge virksomhederne og dokumentere deres udvikling i omsætning og størrelse.

De økonomiske konsekvenser

Der foreslås, at der gives midler til en fortsættelse af Vækstakademiker de næste 3 år. Det er vigtigt at arbejde med en længere tidshorisont for at skabe de bedst mulige resultater og udbredelse. Midlerne vil dække Teknik- og Miljøforvaltningens arbejde med at rådgive ca. 3.000 virksomheder om vækstmuligheder og akademikeransættelser igennem en 3-årig periode. Sideløbende vil Teknik- og Miljøforvaltningen afholde kurser for ledige akademikere med det formål at forberede dem til et job i en SMV.

Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016
Kontakt og rådgivning til ca. 1.000 virksomheder årligt	5.000	5.000	5.000
Serviceudgifter i alt	5.000	5.000	5.000



Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.
Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

BUDGETNOTAT

Erhverv i stueetager i udsatte boligområder (V7)

Tema: Vækst og beskæftigelse

Pakke:

18-03-2013

Sagsbehandler
Jannik Egelund



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

København har en række udsatte boligområder, som er præget af monofunktionalitet, utryghed og har en lukket fysisk karakter, der ikke henvender sig til offentligheden. Aktivering af stueetagerne i form af udadvendte aktiviteter er en måde at skabe mere liv og tryghed i områderne – blandt andet ved at give mennesker uden tilhørsforhold til områderne en grund til at komme der.

Københavns Kommune har i andre sammenhænge positive erfaringer med at sætte fokus på aktivitet i stueetagerne og skabe liv i overgangen mellem bygning og byrum (en såkaldt kantzone-strategi). En aktiv kantzone bidrager til oplevelsen af en varieret by, højner byrummets kvalitet, formidler ejerskab og understøtter bylivet ved at skabe plads til aktiviteter, ophold og mødesteder langs bygningerne. Det er samtidig erfaringen, at udadvendt aktivitet i stueetagerne skaber øget tryghed og bidrager til at reducere kriminaliteten i og omkring et boligområde.

Aktivering af stueetager – særligt med fokus på små butikker med mad og kreative erhverv – har på få år bidraget til, at Jægersborgsgade er blevet en af byens mest interessante gader med mange små butikker og restauranter samt langt større tryghed. På Carlsberg arbejdes med en lignende strategi. Begge steder har private grundejere (henholdsvis en andelsboligforening og Carlsberg) gennem en bevidst strategi og attraktive lejevilkår tiltrukket erhverv og skabt en positiv udvikling.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at overføre de positive erfaringer til de udsatte almene boligområder. Udfordringen er, at lokaler i stueetagen i almene boligafdelinger som udgangspunkt skal lejes ud til balancelejen (boligafdelingens udgifter pr. m²), for at boligafdelingen ikke lider et tab ved udlejningen. Balancelejen ligger

imidlertid ofte over markedslejen for små kreative erhverv, madsteder m.m. Det betyder, at boligorganisationerne i praksis ikke kan udleje stueetagerne til erhverv. Hvis der lejes ud til en lavere leje end balanceløjen, skal beboerne nemlig betale en højere husleje for at dække tabet ved udlejningen af stueetagerne.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker derfor i en forsøgsperiode at kompensere relevante boligafdelinger, hvis boligafdelingen – for eksempel i forbindelse med en fysisk eller boligsocial helhedsplan – vil udleje lokaler i stueetagerne til kreative erhverv, restauranter, små butikker, gallerier m.m. Dermed undgås det, at beboerne skal betale en højere husleje som led i forsøget. I praksis sker det ved, at Københavns Kommune betaler differencen mellem balanceløjen og markedslejen for udlejning af stueetagerne til (kreative) erhverv.

Indhold

Det foreslås, at der igangsættes et 5-årigt forsøg, hvor boliger eller andre lokaler i stueetagerne i 3-5 af de udsatte almene boligområder lejes ud til erhverv med kompensation fra Københavns Kommune.

Udlejningen tænkes at ske i relativt små enheder, for eksempel 50-100 m², og typisk til små butikker, madsteder, gallerier, atelier og andre kreative erhverv.

Forsøget forudsætter medvirken fra de almene boligorganisationer til omdannelse af boliger (eller andre lokaler) til erhvervslokaler. Det kan bl.a. ske i forbindelse med fysiske eller boligsociale helhedsplaner. Københavns Kommune har fået positive tilkendegivelser herpå. Hvis der i særlige tilfælde er tale om portrum, depotrum m.v. som p.t. ikke er omfattet af huslejebetaling, skal der alene tages stilling til beslutning om ændret funktion.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at huslejen skal ligge på ca. 500 kr. pr. m² om året, hvis den skal være attraktiv for de omtalte erhverv. Det medfører en kompensation på ca. 200-400 kr. pr. m².

Afsættes der 1 mio. kr. årligt i en 5-årig periode, vil det gøre det muligt at omdanne ca. 3.000 m² til erhverv. Det svarer til ca. 30-60 udlejningsenheder á 50-100 m².

Gennemførelse

Hvis forsøget besluttes, vil Teknik- og Miljøforvaltningen i dialog med de almene boligorganisationer udpege relevante områder og lokaler.

Forsøget forventes at kunne igangsættes med de første udlejninger primo 2014.

Regneeksempler på tre udsatte boligområder

Balancelejen (huslejen ekskl. forsyningsudgifter m.m.) i **Mjølnerparken** er 785 kr. om året pr. m². For at opnå de 500 kr. pr. m² pr. år skal kommunen derfor betale 285 kr. pr. m² pr. år. Hvis det antages, at en butik i gennemsnit er på 50-100 m², og der skal 10-20 butikker til for at gøre forsøget interessant, skal der ydes kompensation for ca. 1.000 m². Det vil derfor koste kommunen 285.000 kr. årligt.

Balancelejen (huslejen ekskl. forsyningsudgifter m.m.) i **Aldersrogade** er 865 kr. om året pr. m². For at opnå de 500 kr. pr. m² pr. år skal kommunen derfor betale 365 kr. pr. m² pr. år. Hvis det antages at en butik i gennemsnit er på 50-100 m², og der skal 10-20 butikker til for at gøre forsøget interessant, skal der ydes kompensation for ca. 1.000 m². Det vil derfor koste kommunen 365.000 kr. pr. år.

Balancelejen (huslejen ekskl. forsyningsudgifter m.m.) i **Hørgården** er 719 kr. om året pr. m². For at opnå de 500 kr. pr. m² pr. år skal kommunen derfor betale 219 kr. pr. m² pr. år. Hvis det antages at en butik i gennemsnit er på 50-100 m², og der skal 10-20 butikker til for at gøre forsøget interessant, skal der ydes kompensation for ca. 1.000 m². Det vil derfor koste kommunen 219.000 kr. pr. år.

Evaluering

Forsøget anses for vellykket, hvis der efter forsøgsperioden er grundlag for at videreføre mindst 10 erhvervslejemål i hver af afdelingerne.

De økonomiske konsekvenser

Ved etablering af ca. 60 butikker ønskes et tilskud på 1 mio. kr. årligt over en 5-årig periode. Der regnes med en indfasningsforsinkelse primo 2014, hvorfor der kun ønskes 750.000 kr. i 2014.

Tabel 1. Serviceudgifter – Tilskud til ca. 60 butikker

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Huslejetilskud ved etablering af ca. 60 butikker	750	1.000	1.000	1.000
Serviceudgifter i alt	750	1.000	1.000	1.000

Der er endvidere opstillet et alternativ med ca. 30 butikker, hvor tilskuddet vil udgøre 500.000 kr. om året og 375.000 i indfasningsåret 2014.

Tabel 2. Serviceudgifter – Tilskud til ca. 30 butikker

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Huslejetilskud ved etablering af ca. 30 butikker	375	500	500	500
Serviceudgifter i alt	375	500	500	500

Risikovurdering

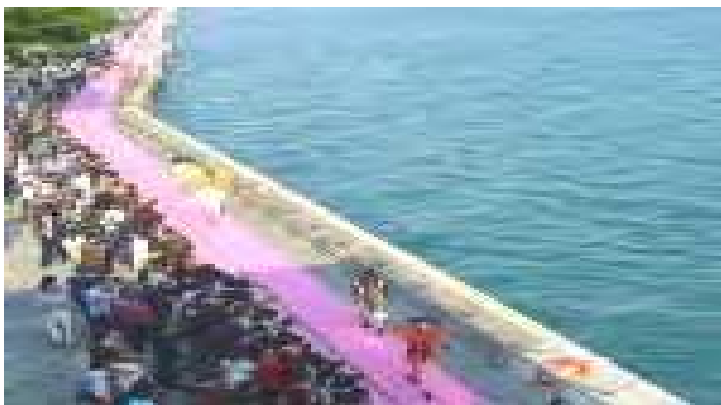
Forsøget med erhverv i stueetager i udsatte boligområder forudsætter en dispensation fra reglerne fra Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter. Forslag om etablering af erhverv er imidlertid et vigtigt element i regeringens strategi for udsatte byområder. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer derfor, at Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter vil være imødekommende over for et forsøg med etablering af erhverv. Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor indsende en dispensationsansøgning til ministeriet under den særlige udfordringsret for udsatte boligområder.



Danish Fashion Institute (V8)

Tema: Vækst og beskæftigelse

Pakke:



17.april 2013

Sagsbehandler
Michael Ryan Andersen/
Aleksandar Bovan

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Københavns Kommune yder i årene 2008 til og med 2013 tilskud til aktiviteter, der varetages af Den Erhvervsdrivende Fond Danish Fashion Institute (DAFI). DAFI har ansøgt om tilskud til varetagelse af fondens aktiviteter i perioden 2014–2017.

DAFI er en netværksorganisation i København med fokus på at lave branchespecifik kompetenceudvikling samt strategiske indsatser og aktiviteter målrettede etablerede modevirksomheder. DAFI har ca. 110 medlemmer, hvoraf ca. 80 % er lokaliseret i hovedstaden. DAFI skaber netværksklynger i modebranchen, der gør det muligt at sikre den fortsatte udvikling af modebranchen og det spirende vækstmiljø.

Indhold

DAFI's indsatser omfatter bl.a.:

- En visionær og ansvarlig agenda for modebranchen, som sikrer, at den danske modebranche kan være førende på bæredygtighed og samfundsansvar så som etik, sundhed og trivsel for modeller.
- Netværk og forretningsudvikling for små og mellemstore virksomheder med fokus på at udvikle platforme og tiltag, som kan understøtte nye forretningsmodeller, samarbejdsformer og skabe større skala i forretningen.
- Udvikling og støtte af talenter i modebranchen, som skal være med til at sikre dansk mode på den internationale scene.
- Facilitering og samarbejde mellem designuddannelserne samt tilførsel af kompetencer til talentudvikling på skolerne.

- Fokus på internationalisering og eksport, som skal ruste danske modevirksomheder til den internationale konkurrence og sikre fortsat øgede markedsandele og herigennem vækst i København.

DAFI ansøger om et tilskud på 1,5 mio. kr. for perioden 2014-2017. Årsagen til DAFI's ønske om en forhøjelse af det årlige tilskud fra 1,0 mio. kr. til 1,5 mio. kr. skyldes primært, at DAFI siden 2009, hvor der senest blev afsat budgetmidler til DAFI, har forøget sit aktivitetsniveau væsentligt og således dækker flere dele af den københavnske modebranche end tidligere.

Siden 2009 har DAFI bl.a. øget aktivitetsniveauet inden for bæredygtighed og sundhed, så DAFI i dag tilbyder en lang række kompetenceudviklingsaktiviteter inden for bæredygtig mode samt har intensiveret det forebyggende sundhedsarbejde i tæt samarbejde med Landsforeningen for Spiseforstyrrelser og Selvskade.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Tilskud til drift af Danish Fashion Institute	1.500	1.500	1.500	1.500
Serviceudgifter i alt	1.500	1.500	1.500	1.500

Tidligere afsatte midler

Tabel 2. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Budgetaftale 2007:								
ØU bevilling (17/2007)	1.200							
Tilskud til CPH Fashion Week		1.100	1.100	1.100				
Tilskud til modebranchens innovative tænk tank		300	300	300				
Budgetaftale 2009:								
Tilskud til NICE- projektet			1.000					
Ekstraordinær bevilling fra BR til afholdelse af arrangementer i 2009			200					
Budgetaftale 2010								
Tilskud til DAFI's aktiviteter					1.000	1.000	1.000	
Budgetaftale 2011:								
CPH Fashion Week					1.100	1.100	1.100	1.100
Fashion Summit					1.000	1.000	1.000	1.000
Budgetaftale 2013:								
Shared Facility Service							1.000	1.000
International markedsførings- indsats							1.000	
Afsatte midler i alt	1.200	1.400	2.700	1.400	3.100	3.100	5.100	3.100
Heraf forbrugt	1.200	1.400	2.700	1.400	3.100	3.100	3.100	0

**Fritagelse for afgift på stader**

16-04-2013

*Tema: Vækst og beskæftigelse**Pakke:*

Sagsbehandler

Mikkel Mindegaard

**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

For at give erhvervslivet bedre rammebetingelser foreslås det, at afgiften på stader bortfalder helt. Fjernelsen af afgiften på stader vil være i overensstemmelse med, at afgifterne for mobilt gadehandel fra 2013 bortfalder. Dette budgetønske sikrer derfor lige vilkår for de mobile og faste stader.

Indhold

Det foreslås, at afgifterne på stader i hele byen bortfalder.

Dette tiltag vil give et mere varieret byliv med flere oplevelser samt understøtte ønsket om erhvervsmæssig vækst. Desuden vil det skabe mulighed for stader på mindre attraktive pladser, hvormed tiltaget vil kunne støtte op om udviklingen i byens yderområder. Samtidig vil en afgiftsfritagelse vil give mere eksperimenterende koncepter bedre muligheder for at blive rentable og vil dermed medføre mere variation og kvalitet i bylivet.

Forslaget skal samtidig ses i sammenhæng med bortfald af afgiften på udendørsservering, mobilt gadesalg, filmoptagelser og tidligere nedsættelse af afgifter på vareudstillinger, og Ekspertgruppens anbefaling om at forenkle takstbilaget.

Den nuværende stadeafgift er gradueret i 4 zoner, der igen er gradueret efter 5 brancher. Dette medfører, at forskellen i afgiften

spænder fra 1.259 kr./m²/mdr. for tilberedt mad i Indre by til 55 kr./m²/mdr. for frugt og blomsterstader i Nordvest.

Den adfærdsregulerende effekt en afgift har, forsvinder. Konsekvensen kan være, at de erhvervsdrivende vil have mindre respekt for tilladelser og at der dermed opstår et større behov for kontrol fra kommunens side.

Afgiftsfritagelsen vil derfor give afledte serviceudgifter som følge af den øgede brug af byrummet, der fordrer dels opgradering af renholdelsesindsatsen dels øget tilsyn.

De økonomiske konsekvenser

Afgiftsreduktionens konsekvenser ses af nedenstående tabel. Bevillingen ønskes som en varig bevilling. Derudover ønskes midler til forældede krav. Forældede krav dækker over midler, der ikke kan opkræves på grund af konkurs eller afskrivninger af tilgodehavender, der ligger til inddrivelse i SKAT. De forældede krav vil have en faldende profil og forventes at frafalde helt efter 2017, hvis opkrævningen af afgiften stopper.

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
Afgiftsfritagelse stader	2.700	2.700	2.700	2.700
Forældede krav	500	400	320	200
Øget tilsyn og administration	250	250	250	250
Øget renhold	750	750	750	750
Serviceudgifter i alt	4.200	4.100	4.020	3.900

Tidligere afsatte midler

Fritagelse for afgifter på bylivsområdet har været prioriteret ved tidligere forlig:

- I overførselssagen for 2011 til 2012 blev udeservering afgiftsfritaget for 2012.
- I budgetaftalen for 2013 blev afgiftsfritagelsen for udeservering gjort permanent og yderligere takster blev fjernet varigt. Derudover blev afgifterne på vareudstillinger varigt reduceret med 1,5 mio. kr.
Samlet overblik over afgiftsfritagelser ved budget 2013:
 - Æ246 - Erhvervsafgifter – Udeservering: 12 mio. kr.
 - Æ298 - Erhvervsafgifter – Vareudstillingsgebyr: 1,5 mio. kr.
 - Æ301 - Erhvervsafgifter – Mobilt gadesalg: 1,4 mio. kr.
 - Æ330 - Erhvervsafgifter – Filmoptagelser: 100.000 kr.

- I overførselssagen for 2012 til 2013 blev der afsat midler til afgiftsfritagelse på både vareudstillinger (6,2 mio. kr.) og stader (2,7 mio. kr.) for 2013.

Tabel 2. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Overførselssagen for 2011 til 2012:		11.500			
Budgetaftale 2013:			15.000	15.000	15.000
Overførselssagen for 2012 til 2013:			8.900		
Afsatte midler i alt		11.500	23.900		
Heraf forbrugt		11.500	15.000		



Etablering af fast maratonrute (Ø1)

14-08-2013

Tema: Uddannelse, Børn, Unge og Fritid

Pakke:

Sagsbehandler

Ole Suadicani

Baggrund

Fra løbere og motionister er der rejst ønske om, at der etableres en fast markeret løberute gennem byen i en maratondistance. Der findes allerede et rutenet i den nordlige del af byen, kaldet "Den Grønne Puls". Dette løbenetværk dækker ikke hele byen og har ikke maratondistancen. Løberuter kan være incitament for flere til at løbe mere og længere og dermed højne sundheden.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Indhold

Der foreslås en fast markeret maratonrute i København med en rute, der følger byens udkant gennem størstedelen af byens parker og naturområder. Maratonruten vil kunne gå gennem følgende områder: Vigerslevparken, Damhusengen, Krogebjergparken, Vestvolden, Utterslev Mose, Emdrup Sø, Kolonihaveparken, Lersø Park Allé, Fælledparken, Kastellet, Christianshavns Vold, Amager Strand, Greisvej, Amager Fælled og Valby Parken. Med denne rute vil det være muligt at nå 42,195 km, som er definitionen på en maratonrute. Delstrækninger af ruten vil kunne fungere som træningsstrækninger.

Ruten kan markeres med "fodspor" eller anden markering for hver 50 m. Derudover bør der etableres drikkeposter for hver 5 km. og 2-3 pause-stationer med mulighed for udstrækning og ophold.

Ruten skal derudover markedsføre ruten på www.kk.dk og i forbindelse med øvrige løbearrangementer, uddeling af bykort eller lignende.

De økonomiske konsekvenser

Markeringer bør placeres for hver 50 m. for at sikre, at løberne nemt holder sig på turen - altså ca. 900 markeringer á 1.000 kr./stk.

Drikkeposter for hver 5 km., dvs. 9 drikkeposter, giver løberen mulighed for at få den nødvendige væske undervejs.

Skønnede etableringsudgifter

Markeringer:	900 x 1000 kr.	900.000 kr.
Drikkeposter:	9 x 150.000 kr.	1.350.000 kr.
Udstrækningsmuligheder	3 x 500.000 kr.	1.500.000 kr.
Projektledelse, byggeledelse, rådgivning (Forprojektering)		800.000 kr.
Ombygning af krydsning ved veje		300.000 kr.
I alt		<u>4.850.000 kr.</u>

Afledte driftsudgifter i perioden 2015-2017

Vedligeholdelse af markeringer	450.000 kr.
Tilbagevendende information, arrangementer og markedsføring	150.000 kr.
I alt	<u>600.000 kr.</u>

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Programmering, rådgiverudbud projektering	600	200			600*
- Anlæg		4.050			
Anlægsudgifter i alt	600	4.250			600*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligeholdelse		150	150	150	
- Markedsføring og information		50	50	50	
Serviceudgifter i alt		200	200	200	

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg, genererer anlægget af maratonruten 6 årsværk i anlægsfasen.

Tidsangivelse

Table 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Programmering (Forprojektering afsluttet)	Marts 2014 – Juni 2014
Rådgiverudbud projektering (Udbud gennemført)	Juli 2014 – November 2014
Anlægsbevilling givet	December 2014
Entrepriseudbud gennemført	Januar 2015 – Marts 2015
Opførelse igangsat	Maj 2015
Opførelse afsluttet	December 2015
Facilitet ibrugtaget	Marts 2016

Risikovurdering

Da konceptet med opmåling og markering af løberuter samt etablering af drikkeposter og aktivitetsmuligheder er afprøvet tidligere, vurderes risikoen forbundet med projektet at være lille.



Tryghedspulje til straks-indsats for tryghedsfremmende tiltag (Ø5)

w05-08-2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke:

Sagsbehandler
Henrik Lyng
Rebecca Forsman



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

At reagere på identificerede tryghedsproblemer i byens enkelte områder og udvise konkret handlekraft ved en hurtig iværksættelse af de nødvendige forbedringer/forandringer vil ikke alene være betydningsfuldt for trygheden i det fysiske miljø, men vil også styrke borgernes tillid til den kommunale tryghedsindsats.

Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører tryghedsvandringer på udvalgte steder i de seks udsatte byområder i København. Tryghedsvandringerne gennemføres i samarbejde med de almene boligorganisationer, grundejere, lokaludvalg, politi, samt evt. områdets borgere. På vandringerne identificeres en række mindre fysiske forhold, som er med til at skabe utryghed hos dem, der bor og arbejder i området.

Der er ikke afsat midler til at eksekvere på de påpegede problemstillinger. Hidtil har Teknik- og Miljøforvaltningen løst problemet ved at søge midler i forbindelse med budgetforhandlingerne til konkrete tiltag eller ved at foretage omprioriteringer inden for den eksisterende ramme.

Erfaringerne fra tryghedsvandringerne er, at der er i almindelighed er tale om mindre fysiske forandringer og forbedringer, som ikke er omfattet af den almindelige drift og vedligehold. Dette er eksempelvis utilstrækkelig belysning eller steder, der har været udsat for uforholdsmæssigt stærkt slitage eller hærværk og fremstår i en standard, som signalerer ”opgivet område”. Der kan også være tale

om beplantninger, der med fordel kunne udtyndes og beskæres for at skabe overblik og gennemsigtighed.

Indhold

Det foreslås, at der etableres en tryghedspulje som et forsøgsprojekt for en 3-årig periode fra 2014-2016. Puljen skal sikre en hurtig indsats med udbedring af slitage og hærværk m.v., således at trygheden i byens rum genetableres med det samme. Dette sker gennem mindre fysiske forbedringer, som ikke er omfattet af den almindelige drift og vedligehold. Tryghedspuljen vil således supplere keredriften.

En tryghedspulje vil gøre det muligt at reagere langt hurtigere på de udbedringer, som tryghedsvandringerne afdækker, da man ikke skal udarbejde budgetforslag og afvente budgetforhandlingerne.

Tryghedspuljen til udbedring af nødvendige forbedringer og forandringer de aktuelle steder vil derfor imødekomme kommunens tryghedsfremmede intentioner.

Evaluering

Ved udgangen af forsøgsperioden vil der blive foretaget en evaluering af forsøget. Formålet med evalueringen er at undersøge, om puljen har medført en hurtig udbedring af de identificerede forhold og om der er en oplevelse i områderne af, at der arbejdes på at øge trygheden. Evalueringen vil blive foretaget af Teknik- og Miljøforvaltningen og skal bl.a. omfatte omfanget af udbedringer udløst af tryghedsvandringerne og reaktionstiden.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Anlæg af identificerede fysiske problemer	2.000	3.000	3.000		2.000*
Anlægsudgifter i alt	2.000	3.000	3.000		2.000*

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

Beskæftigelseeffekt

De 8 mio. kr. i anlæg forventes at give en beskæftigelseeffekt på ca. 10 årsværk.

Tidsangivelse

Der vil blive foretaget 1-2 årlige tryghedsvandringer på hvert af de udvalgte steder i de seks udsatte byområder. De næstekommende tryghedsvandringer vil finde sted ultimo 2013 og primo 2014, såfremt

der bevilliges midler til tryghedspuljen. De første udbudringer vil derfor kunne skulle iværksættes allerede fra januar 2014.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Igangsættelse af projekt	Januar 2014
Afslutning af projekt	December 2016
Evaluering af projekt	Januar 2017

Flere forvaltninger/udvalg

Puljen forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen, som har ansvaret for tryghedsvandringerne, og sikrer samarbejdet med tryghedsskabende initiativer under Sikker By-programmet.

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til ovennævnte formål ud over til konkrete initiativer.



Renovering af Bellahøj Friluftsscene

10. juni 2013

Tema: Uddannelse, Børn, Unge og Fritid
Pakke:

Sagsbehandler
Peter Andreasen

Baggrund

Friluftsscenen på Bellahøj i Bellahøjparken/Degnemosen blev indviet i 1954. Scenen er tegnet af C. Th. Sørensen, en af Danmarks store og verdenskendte landskabsarkitekter, og er et af de største, permanente friluftsscenerum i København.

Friluftsscenen er et meget enkelt anlæg med stramme linjer og stor respekt for både æstetik og funktion. Endvidere har friluftsscenen en meget smuk beliggenhed på toppen af København og har været flittigt benyttet gennem årene. Der har eksempelvis været afholdt teater, koncerter, båltaler, politiske møder og meget andet på stedet.

Friluftsscenen er i form og udtryk som et amfiteater, hvor der er siddeområde på en tredjedel af hele cirkelen med rækker af græstrin hældende mod en rund scene. I den øverste kant af tilskuerpladserne er der plantet en dobbelt række lindetræer, der giver en meget smuk baggrund for teatret.

Den omfattende brug har medført et stort slid. Trapperne er nedslidte og selve scenen, der i dag er udført med græs, bliver våd og er ikke anvendelig i vådt vejr. Trinenes flade er udført i græs og forkanten af lodrette betonfliser. Græsfladerne er nedslidte og betonfliserne hælder udad, ligesom mange er væltet og/eller knækkede.

En istandsættelse og renovering vil betyde en genopretning af det gamle anlægs udtryk og en tilførsel af enkelte nye elementer, så nutidige kulturarrangementer kan bruge dette enestående sted.

Indhold

Lokaludvalget for Brønshøj-Husum har i samarbejde med en landskabsarkitektonisk rådgiver udarbejdet et forslag: "Bellahøj Friluftsscene – Visionsplan 2013".

I planen arbejdes der med:

- Udfordringer i forhold til adgang og parkering
- Udfordringer af identitetsmæssig karakter
- Arkitektoniske udfordringer
- Nødvendige fysiske ændringer

Dette budgetnotat omhandler de nødvendige fysiske ændringer, som er en første forudsætning for planens målsætning.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

De fysiske ændringer er:

- Forbedring af trapper
- Forbedring af siddepladser
- Forbedring af scenegulvet
- Etablering af mulighed for overdækning af scenen
- Forbedret skiltning i området
- Etablering af opbevaringsmuligheder for sceneudstyr
- Uddynding af beplantningen
- Forbedring af adgangen udefra

Med den foreslåede renovering vil anlægget igen kunne tilbyde de faciliteter, der kan forventes af en moderne udendørscene, og den respekt, som en så fremtrædende landskabsarkitekt som C. Th. Sørensen fortjener. Bydelen vil samtidig få tilført et meget stort aktiv, både for bydelens beboere, københavnere i øvrigt og byens gæster.

Lokaludvalget for Brønshøj-Husum og KulturNord (Kultur- og Fritidsforvaltningen) har længe ønsket en aktivering af scenen. Dels en fysisk renovering og dels en kulturel styrkelse for at gøre stedet til en vigtig kulturbærer i lokalområdet og byen som sådan. Herunder styrke de nærliggende byområder, idet Bellahøjhusene hører under udviklingsplanen for udsatte byområder.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering	700	100	25		700*
- Fysisk anlæg		3.000	500		
Anlægsudgifter i alt	700	3.100	525		700*

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

Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg, genererer en renovering af Bellahøj Friluftscene samlet set 5,6 årsværk i anlægsfasen.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Projektering afsluttet	December 2014
Modtaget dispensation fra fredning	Marts 2015
Udbud gennemført	Juni 2015
Anlægsbevilling givet	Juni 2015
Opførelse igangsat	Juni 2015
Opførelse afsluttet	April 2016
Facilitet ibrugtaget	April 2016

Risikovurdering

Risikoen forbundet med projektet vurderes at være relativ lille, da projektet allerede er beskrevet i visionsplanen, ligesom der er tale om et mindre anlægsprojekt.

Det vil blive nødvendigt at søge en dispensation fra Fredningsnævnet, da parken er fredet. Teknik- og Miljøforvaltningen anser imidlertid ikke forslaget for at stride mod fredningsdeklarationen og forventer derfor en dispensation.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



VVM-redegørelse for Nordhavnsvejs forlængelse (Ø12)

14-08-2013

Tema: Sammenhængskraft
Pakke:

Sagsbehandler
Jens Chr. Højgaard

Baggrund

I forbindelse med aftalen om Metro Cityringen blev der indgået en særskilt aftale om etablering af Nordhavnsvej. Vejen skal sikre tilstrækkelig betjening til den planlagte udbygning på 600.000 etagemeter bolig og erhverv i Indre Nordhavn.

Udarbejdelsen af lokalplaner i Indre Nordhavn betyder, at der i løbet af 2013 vil være muligt at etablere cirka 650.000 nye etagemetre i området. Ud over dette, er Københavns Kommune forpligtet til at tilvejebringe et plangrundlag på yderligere 200.000 etagemeter som en del af finansieringen af Metro Cityringen. Dermed er Københavns Kommune forpligtet til at tilvejebringe et plangrundlag for i alt 870.000 etagemeter i Indre Nordhavn.

Vejnettet omkring Nordhavn, inklusiv Nordhavnsvej, er indrettet til at kunne afvikle den biltrafik, der kan forventes fra cirka 600.000 m² byudvikling. Ved yderligere udbygning af Nordhavn vil det være nødvendigt at etablere øget kapacitet for afvikling af biltrafikken. Dette er forudsat at skulle ske ved at forlænge Nordhavnsvej til Nordhavn.

By & Havn forventer en udbygningstakt på ca. 50.000 m² pr. år i Nordhavn, således at de omtalte 600.000 m² vil være udbygget inden for 10-12 år. Den samlede proces fra planarbejdet igangsættes til den færdige forbindelse kan ibrugtages er vurderet til at være minimum 9 år. Det er således allerede nu nødvendigt at påbegynde arbejdet med etableringen af Nordhavnsvejs forlængelse.

Indhold

Formålet med at igangsætte arbejdet med at etablere forlængelsen af Nordhavnsvej er at sikre, at der vil være den nødvendige vejkapacitet til rådighed til at afvikle trafikken, når omfanget af byudviklingen bliver så stor, at den ellers vil betyde store afviklingsproblemer.

Første fase vil være at lave en indledende projektering og planlægning, der skal anvendes i forbindelse med udarbejdelse af en VVM-redegørelse. VVM-redegørelsen indeholder en analyse af forskellige muligheder for at etablere forbindelsen samt de miljømæssige konsekvenser af de forskellige muligheder. Anden fase er selve anlægsarbejdet.

Gennemførelsen af første fase vurderes at tage 3 år og omfatter udbud af rådgiverudvalgte, afholdelse af to offentlige høringer samt politiske

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

behandlinger i løbet af processen. I forbindelse med projektet etableres der en bygherreorganisation. Budgettet er udarbejdet på baggrund af faktiske udgifter i forbindelse med gennemførelse af det tilsvarende arbejde med Nordhavnsvej.

Anlægsarbejdet i forbindelse med etablering af forbindelsen forventes at vare op mod 5 år. Ved at påbegynde det indledende arbejde med VVM-redegørelsen allerede nu, er det således muligt at denne vil være udarbejdet, når et eventuelt behov for en forlængelse af Nordhavnsvej opstår.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. De økonomiske konsekvenser

1.000 kr.-2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- VVM redegørelse	10.000	10.000	5.000		10.000*
Anlægsudgifter i alt	10.000	10.000	5.000		10.000*

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

Beskæftigelseseffekt

Med ovenstående anlægsoverslag vurderes beskæftigelseseffekt at være på ca. 32,5 årsværk.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

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

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være særlige risici forbundet med projektet.

Tidligere afsatte midler

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2010					
Kickstart København			30.000	50.000	
Nordhavnsvej – anlægsoverslag og tidsplan (BR 18/11 2010)				-53.200	
Afsatte midler i alt			30.000	-3.200	
Heraf forbrugt					