

Oversigt

Tema: Den funktionelle by	2015			2016			2017			2018		
	Service	Anlæg	Finans- poster	Service	Anlæg	Finans- poster	Service	Anlæg	Finans- poster	Service	Anlæg	Finans- poster
F2. Klimasikring af Enghaveparken forener den grønne og blå by		1.750			6.750			21.500		750		
F4. Trafiksikkerhed og skoleveje	1.500	8.000		1.700	15.000		2.400	14.000		1.400	12.000	
F5. Nørre Kvarter – Bedre forhold for fodgængere og cyklister		2.000		40	13.800		200			200		
F7. Bedre fremkommelighed på vej og fortov	2.450	1.000		2.450	5.100		2.450	500		2.450		
F8. ITS og trafikoptimering - 2. bølge af ITS investeringer i København		17.400			21.200			15.200			6.200	
F11. Istandsættelse af byens legepladser	150	3.750		150	3.750		150	3.750		150	3.750	
F12. Renovering og belysning af grusstier		5.000		30	5.000		40	5.000		50	5.000	
F13. Et løft til vejene - Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på fire nedslidte vejstrækninger.		15.000			67.725			57.780		1.140		
F14. Et løft til vejene – Genopretning af signaler		30.000			24.000		-1.600			-1.600		
F17. Cykelsti og fortov på Refshalevej ifm. Eurovision Song Contest	120	4.219		120			120			120		



F2. Klimasikring af Enghaveparken forener den grønne og blå by

23. april 2014

Sagsbehandler
Mette Willaing Zeuthen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Enghaveparken er et værdifuldt grønt åndehul på Vesterbro, men parken fremstår utidssvarende og nedslidt. Der er derfor brug for en gennemgående fornyelse for at parken kan indgå i en moderne hverdag for vesterbroere i alle aldre og alle sociale lag, både til hverdag og fest.

Enghaveparken indgår samtidig som et centralt element i skybrudsplanen for Vesterbro. En fornyet Enghavepark vil udover skybrudssikring derfor også sikre et attraktivt grønt byrum og dermed øge livskvaliteten på Vesterbro.

Indhold

Enghaveparken ligger for foden af skråningen fra Carlsberg. Parken indgår i planen for skybrudssikringen af Vesterbro, idet der her skal skaffes plads til forsinkelse af op til 26.000 m³ vand under skybrud. Som konsekvens heraf er det nødvendigt at benytte ca. 2/3 af parkens areal som bassin, samtidig med at de samme arealer skal fungere som park.

Der er stor synergi i at foretage en mere vidtgående parkrenovering i tilknytning til klimatilpasning af området. Enghaveparken får herved et tiltrængt løft og bliver samtidig signaturprojekt på integreret klimatilpasning. Målet er at etablere en vandhave, hvor der i dag er en grumset sø og et tomt soppebassin. Samtidig skal der skabes mulighed for sport og bevægelse for Vesterbros og den nye Carlsbergbys beboere.

Områdefornyelsen har afsat godt 7 mio. kr. til renovering af boldbanerne i parken. Områdefornyelsen søger desuden fondsmidler til genopførelse og renovering af de oprindelige bygninger i parken, der er tegnet af arkitekt Arne Jacobsen. Via Områdefornyelsen er projektet således delvist i gang, og projekteringen af det samlede projekt kan gå i gang i 2014.

Overordnede målsætninger og effekter

Fornyelsen af Enghaveparken er et stort lokalt ønske. Vesterbro er en af de bydele med færrest kvadratmeter friareal pr. indbygger, og projektet

vil derved arbejde med øget livskvaliteten ved at forbedre vesterbroernes mulighed for ophold og aktivitet i grønne omgivelser.

Fornyelsen af Enghaveparken sker i tæt samarbejde med bl.a. Kulturanstalten, der står for en stor del af kulturlivet på Vesterbro. Formålet er, at parken skal fungere som ramme for et aktivt storbyliv med koncerter, biblioteksudlån, sportsaktiviteter m.v. Det samme gælder for de mange frivillige kræfter, der har tradition for at lave arrangementer på Vesterbro.

Parken fremstår i dag nedslidt og utryk og bruges i dag stort set ikke til den uorganiserede idræt, som fylder meget i byens øvrige parker. En fornyelse vil skabe bedre mulighed for sundhedsskabende aktiviteter for alle bydelens beboere. De ældre vesterbroere ønsker sig f.eks. bedre gangstier og mange beboere efterspørger løberuter.

Udviklingen af projektet sker i tæt samarbejde med lokale aktører, som efterfølgende vil stå for en stor del af den kulturelle og sociale drift af parken.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Parkfornyelse – forøgelse af den rekreative værdi i parken	Et grønnere Vesterbro, da Enghaveparken er Vesterbros eneste lukkede grønne frirum.
Fornyelse af Enghaveparkens lege-/ idrætsområder	Sundhedsfremme for vesterbroerne i alle alderstrin og bedre mulighed for helhedsskolernes idrætsaktiviteter i parken.
Fornyelse af Enghaveparkens Vandhave	Et samlende grønt og blåt byrum på Vesterbro, hvor alle målgrupper ønsker at komme enten for at lave aktiviteter eller for at se på andre.
Etablering af opstuvningsbassiner til tilbageholdelse af skybrudsregn	De lavere liggende dele af Vesterbro sikres mod oversvømmelse ved skybrud. Samtidig øges Enghaveparkens rekreative værdi og kan samtidig benyttes som læringsrum.
Beskæftigelseseffekt (30 mio. kr.)	36 årsværk. Beskæftigelseseffekten er dog væsentligt højere, når også HOFORs finansiering til klimatilpasning medregnes.

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydel

Projektet vedrører Vesterbro/Kgs Enghave.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 30 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2018 og frem, hvor særligt vandhaven kræver ekstra driftsudgifter. Samlet for hele projektet er der øgede driftsudgifter på 750.000 kr. årligt. HOFOR dækker driftsudgiften til det skybrudstekniske anlæg.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering/forundersøgelser		1.750	1.750	500		4.000	1.750*
- Udførelse			5.000	21.000		26.000	
Anlægsudgifter i alt		1.750	6.750	21.500		30.000	1.750*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift af optimerede idrætsarealer					750	750	
Afledte serviceudgifter i alt					750	750	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2017

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Projektet for Enghaveparken er komplekst og med mange involverede parter, herunder HOFOR. Dette kan få betydning for tidsplanen, da alle skal have mulighed for at blive hørt og så vidt muligt nå til enighed. For at imødekomme de risici, der ligger i dette, er der etableret en arbejdsgruppe med alle interessenter. Arbejdsgruppen har samarbejdet det seneste år om udviklingen af projektet.

Da parken er underlagt en naturfredning og indstillet til bygningsfredning af Kulturstyrelsen, kan der være en risiko for, at myndighedsbehandlingen vil kunne få betydning i forhold til tidsplanen. For at imødegå denne risiko er Teknik- og Miljøforvaltningen i tæt dialog med Kulturstyrelsen om projektet.

Løsninger inden for skybrudssikring er ligeledes nyt. I denne fase af projektet er de konkrete løsninger, der skal arbejdes med, derfor endnu ikke kendte. Der er derfor en usikkerhed i forhold til, om der er afsat midler nok i forhold til de løsninger, som besluttes at udføre.

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med Områdefornyelsen Centrale Vesterbro er der tidligere afsat midler til reovering af boldbanerne i parken.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/1)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kvarterplan for Centrale Vesterbro 2011-2017, BR 26.01.2012		7.380					
Afsatte midler i alt		7.380					
<i>Heraf forbrugt</i>		<i>1.600</i>					

Henvisninger

Kvarterplan for Områdefornyelsen Centrale Vesterbro Øst og Vest.
Skybrudsplan for Ladegaards Å, Frederiksberg Ø og Vesterbro.



F4. Trafiksikkerhed og skoleveje

14. maj 2014

Sagsbehandler
Anne Eriksson



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget godkendte i april 2013 Trafiksikkerhedsplan 2013-2020 for Københavns Kommune, hvor målet er at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i den københavnske trafik inden udgangen af 2020. Planen er kun delvist finansieret. Desuden er Sikre skoleveje-programmet afsluttet og finansieringen er opbrugt. Evalueringen af skolevejsprogrammet viser, at programmet har været en succes og at der er opnået mange gode resultater, herunder stor tilfredshed fra skoler og forældre.

Indhold

Dette budgetnotat har fokus på trafiksikkerhed og skoleveje til gavn for alle, men navnlig de bløde trafikanter. Ca. 75 % af de årligt ca. 200 alvorligt tilskadekomne og dræbte er bløde trafikanter som cyklister, fodgængere og knallertførere. Med Københavns Kommunes målsætning om at blive verdens bedste cykelby er det især vigtigt at fastholde fokus på cyklisternes sikkerhed i trafikken. Den seneste borgertilfredsundersøgelse viser samtidig, at tryghed og sikkerhed er det næst vigtigste forvaltningsområde for borgerne, og der er derfor brug fortsat at arbejde for sikker fremkommelighed.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder en række indsatser, som er samlet under seks handlingstemaer. En fuld finansiering af trafiksikkerhedsplanen er estimeret til ca. 200 mio. kr. i perioden 2013-2020. På nuværende tidspunkt er der bevilliget 10,2 mio. kr. i overførselssagen 2013-2014.

Sikre skoleveje-programmet er afsluttet og bevillingen for 2010-2012 på 50 mio. kr. og en tillægsbevilling for 2013 på 10 mio. kr. blev som planlagt anvendt til de tre indsatsområder:

- Fysiske anlæg
- Trafikpolitik og undervisning
- Oplysning og adfærdspåvirkning

Den udførte evaluering af skolevejsprogrammet fremhæver, at der fortsat er brug for at arbejde med at skabe sikre og trygge skoleveje, og at indsatsen bør være tværfaglig. Antallet af børn i København vokser, og der

sker fortsat udvidelser og strukturændringer på skole- og institutionsområdet frem mod 2020. Med den netop vedtagne skolereform, hvor der er krav om mindst én lektion med idræt, motion og bevægelse hver dag, vil der desuden blive stillet krav om at tænke arealerne omkring skolerne mere ind i undervisningen. Der er derfor fortsat et stort behov for at arbejde for sikre og trygge skoleveje og nærmiljøer.

Overordnede målsætninger og effekter

Trafiksikkerhedsplanens mål er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i København halveres og dette kræver en målrettet indsats fra Københavns Kommunes side. De konkrete indsatser beskrives i tabel 1. Målet med Sikre skoleveje er at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter ved at engagere skoler, elever og forældre i skolens trafikale nærmiljø og i elevernes trafikale adfærd.

Begge aktiviteter er nødvendige skridt på vejen til, at København skal blive en by med sikker og grøn mobilitet. Desuden lægges der vægt på, at borgere og brugere inddrages og bidrager til de overordnede mål.

Som påpeget i handlingsplanen skyldes over 90 % af ulykkerne trafikantfejl og indsatserne retter sig derfor bredt mod at få trafikanterne at ændre adfærd. I Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan er også tiltag rettet mod trafikantens adfærd skønnet til at have god effekt i form af færre dræbte og alvorligt tilskadede.

Investeringer i Sikre skoleveje-programmet har trafiksikkerhedsmæssige fordele på lang sigt. Skoleleverne bliver mere kompetente til at færdes i trafikken, også som voksne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

Handlingstemaer og udvalgte indsatser	Afledt effekt
De sikre veje	
Systematisk uheldsbekæmpelse ved ombygning/forbedring af de mest uheldsbelastede kryds og strækninger. Hvert andet år analyserer Teknik- og Miljøforvaltningen kryds og strækninger i Københavns Kommune og udarbejder løsningsforslag til de mest uheldsbelastede. To kryds og fire strækninger er finansieret via overførselssagen 2013-2014, men der vil være behov for kommende investeringer i konkrete vejprojekter baseret på kommende udpegninger.	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede. Reducerede omkostninger til behandling og rehabilitering.
Etablere flere hastighedszoner med 40 km/t i boligområder. Store dele af Københavns Kommunes boligveje har i dag lavere hastigheder, typisk 40 km/t, men i flere områder er hastighedsgrænsen stadigvæk 50 km/t. Følgende områder foreslås hastighedsbegrænset: - Resten af Østerbro - Vanløse - Brønshøj	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede og bidrager til lavere støj og mere grøn mobilitet ved at fremme gang og cykel.

Indkøb og opsættelse af flere variable fartvisere for at få trafikanter til at overholde hastigheden. I overførselssagen 2013-2014 blev der afsat midler til 14 pladser, men da mange strækninger plages af for høje hastigheder, foreslås der opsat yderligere 10. Desuden ønskes at eksisterende fartvisere og variable tavler opgraderes til at kommunikere direkte med kommunens overvågningssystem.	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne og bidrager til lavere støj og mere grøn mobilitet ved at fremme gang og cykel.
Byens kompetente trafikanter	
Videreførelse af program Sikre skoleveje med etablering af fysiske anlæg omkring skoler og institutioner, der kan fremme børns cykling til skole. Der udvikles og etableres en eller flere cykellegebaner.	Bidrager til at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter, som vil vælge at bruge cykel og gang.
Videreførelse af program Sikre Skoleveje med aktiviteter inden for undervisning, samarbejde og oplysning som mere innovativ og aktiv trafikundervisning. Arbejdet omfatter et samarbejde med byens skoler om deres trafikundervisning, så den bliver mere innovativ og aktiv, og en inddragelse af skoleelever i forbindelse med byudvikling. Arbejdet omfatter også en oplysningsindsats, som f.eks. Skolestart, Alle børn cykler og Minikøbenhavn, der kan understøtte både de fysiske forbedringer og de undervisningsmæssige indsatser.	Bidrager til at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter, som vil vælge at bruge cykel og gang. Involvering af børnene i de nærdemokratiske processer.
Køb af sikker transport	
Udarbejdelse af krav om køb af sikker transport ved f. eks. anlægsarbejder og køb af sikre køretøjer til Københavns Kommunes eget brug samt at gå i dialog med virksomheder i kommunen om sikker kørsel.	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne. Bidrager til at markere Københavns Kommune som en kommune, der går foran indenfor trafiksikkerhed.
Samarbejde og koordination	
Videreførelse af program Sikre skoleveje, hvor flere skoler skal opfordres til at udarbejde og vedtage en trafikpolitik. Desuden vil Teknik- og Miljøforvaltningen arbejde på at styrke samarbejdet med skolerne ved anlægsprojekterne, herunder bedre information til skoler og forældre om fremdriften i de besluttede anlægsprojekter.	Bidrager til at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter, som vil vælge at bruge cykel og gang. Involvering af forældrene i det fælles arbejde med sikker trafik.
Teknik- og Miljøforvaltningen vil udarbejde retningslinjer for kommunale boligveje for at gøre det muligt for beboerne selv at trafiksanere deres vej.	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne og bidrager til lavere støj og mere grøn mobilitet ved at fremme gang og cykel.
Beskæftigelseseffekt (49 mio. kr.)	58,8 årsværk.

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Investeringer i trafiksikkerhed har en kort tilbagebetalingstid. I den seneste trafiksikkerhedspakke med anlægsprojekter fra 2011 viste de samfundsøkonomiske beregninger tilbagebetalingstider på under to år.

Den samlede anlægsinvestering skønnes at være 49 mio. kr. i perioden 2014-2017. For anlægsprojekter forventes der et forbrug til projektering på 15 %.

De samlede driftsudgifter til de selvstændige initiativer om undervisning i trafikssikkerhed og trafikssikkerhedspolitikker på skoler udgør 7,0 mio. kr.

Tabel 2. Anlægsudgifter og serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Ombygning af uheldsbelastede kryds og strækninger			6.000	6.000	6.000	18.000	
- Hastighedszoner		4.000	4.000	4.000	3.000	15.000	
- Fartvisere		1.000	1.000			2.000	
- Etablering af fysiske anlæg i skolerens nærområde	100	2.900	4.000	4.000	3.000	14.000	100*
Anlægsudgifter i alt	100	7.900	15.000	14.000	12.000	49.000	100*
<i>Serviceudgifter</i>							
- Trafikssikkerhed i undervisning	100	900	1.000	2.000	1.000	5.000	
- Krav om sikker transport		100	200	100	100	500	
- Trafikssikkerhedspolitik på skoler		100	300	300	300	1.000	
- Retningslinjer for trafiksanering		300	200			500	
Serviceudgifter i alt	100	1.400	1.700	2.400	1.400	7.000	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Driftsprojektet forventes igangsat	Januar 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Trafikssikkerhedsprojekterne skal i høj grad koordineres med andre anlægsprojekter, der har andre formål, som eksempelvis busfremkommelighed, cykelprojekter eller større asfaltarbejder. Dette kan have konsekvenser for projekternes tidsplan og økonomi. Denne koordinering kan bevirke både at projekterne bliver dyrere eller billigere, og at projektets tidsplan forlænges eller bliver udført tidligere end forventet.

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere blevet afsat midler til trafikssikkerhedsplaner og sikre skoleveje-programmer

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/1)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
---------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

Trafiksikkerhed, TMU's anlægsramme, BR 01.12.2011				21.820				
Program sikre skoleveje	50.000				10.000			
4 SKOLE samarbejdet på Amager				13.646				
Overførselssagen for 2013 til 2014							2.750	7.450
Afsatte midler i alt	50.000			33.466	10.000		2.750	7.450
<i>Heraf forbrugt*</i>	<i>50.000</i>			<i>33.466</i>	<i>10.000</i>			

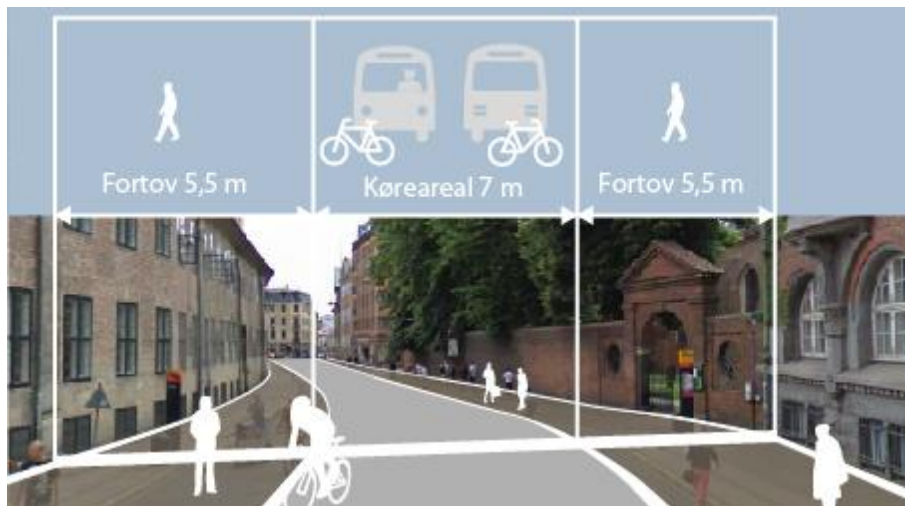
* Alle midler er disponeret



F5. Nørre Kvarter – Bedre forhold for fodgængere og cyklister i Nørregade

25. april 2014

Sagsbehandler
Anne Lærke Jørgensen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Borgerrepræsentationen godkendte den 19. september 2013 ”Idékatalog for Trafik og Bymiljø i Nørre Kvarter”. Idékataloget blev bestilt i forbindelse med budgetaftalen for 2013 og kom efter en omfattende borgerdialog til at indeholde seks indsatser. I budgetaftalen for 2014 blev der afsat 9 mio. kr. til gennemførelse af fire af indsatserne: Vestergade, Studiestræde, Bylivsaksen og Biler i Nørre Kvarter. Dette budgetforslag omhandler den femte indsats: Nørregade.

Indhold

Nørregade foreslås ombygget med det formål at skabe sikre og trygge forhold for det stigende antal gående og cyklister, der færdes mellem Rådhuspladsen og Indre by. Udgangspunktet for dette forslag er aftaleteksten fra budgetaftalen for 2013 og bestillingen på det samlede idékatalog for Nørre Kvarter.

Samtidig har HOFOR planer om – i forbindelse med et større fjernvarmearbejde – at skybrudssikre Nørregade. Dette bliver tilfældet for mange af HOFORs projekter fremover. Karakteren af idékatalogets indsats og HOFORs planer for Nørregade, samt det tidsmæssige sammenfald, giver en oplagt mulighed for at afprøve, hvorledes sådanne projekter kan koordineres.

Nørregade indgår som en vigtig cykelforbindelse i PLUSnettet, og der er en årsdøgnstrafik (ÅDT) for cykler på 10.400 og en årsdøgnstrafik (ÅDT) for køretøjer på 2.800. I spidstimerne er fordelingen følgende:
08:00-09:00: 1.400 cykler og 170 køretøjer
16:00-17:00: 1.586 cykler og 248 køretøjer

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund af borgerdialogen i forbindelse med udarbejdelsen af idékataloget, at forholdene for fodgængere og cyklister bedst forbedres ved at skabe en lettere aflæselig

vejprofil. Dette kan f.eks. ske ved at kørebanebredden indskrænkes de steder, hvor den er meget bred. Derved skabes et mere ensartet køremønster i gaden, ligesom cyklister og bilister får nemmere ved at aflæse hinanden og sikkerheden øges. Vareindlevering på Nørregade begrænses til at foregå uden for myldretiden. Hastigheden sænkes i gaden ved at etablere hastighedsdæpende foranstaltninger. Ved indkørslerne til Kryсталgade og Sankt Peders Stræde føres Nørregades fortov igennem på tværs af gaden, hvilket bremser trafikken ind og ud af sidegaderne og sikrer en tryggere færdsel for fodgængerne langs Nørregade. I byrummet omkring Vor Frue Kirke foreslås tiltag, der forbinder rummet på tværs af gaden, sænker hastigheden for biler og skaber en sikker krydsning for fodgængere på tværs af gaden. Den samlede indsats skal være sammenhængende for hele Nørregade og indeholde både trafikale og byrumsmæssige forbedringer.

Indsatsen er budgetteret til 11 mio. kr. og kan med stor fordel koordineres med HOFOR's arbejde med skybrudssikring af gaden, herunder ønsket om kun at grave gaden op én gang. En sådan koordination kan formentlig billiggøre projektet, men da projektet er den første af sin art, kan der endnu ikke siges noget om den eventuelle koordineringsgevinsten. Såfremt koordineringen er mulig, vil HOFOR's takstmidler kunne finansiere en del af projektet.

HOFOR's fjernvarme og skybrudssikring gælder ikke kun Nørregade, men fortsætter langs Gammeltorv, Nytorv, Rådhusstræde og Frederiksholms Kanal. Dette er uden for idékatalogets område, men der kan med fordel foretages den samme koordineringsøvelse som for Nørregade og videreføre projektet med at skabe bedre forhold for gående og cyklister. Forudsat at en koordinering er mulig, er prisen herfor ca. 4,8 mio. kr. Denne løsning er en supplerende løsning til idékatalogets indsats ovenfor og altså ikke en inkluderet del af de 11 mio. kr.

Overordnede målsætninger og effekter

Med projektet vil Nørregade – og potentielt Nytorv, Gammeltorv, Rådhusstræde og Frederiksholms Kanal – blive et mere homogent og sammenhængende gaderum, hvor alle trafikanter har lettere ved at færdes trygt og sikkert både på langs og på tværs af gaden. Hastigheden i Nørregade bliver sænket og byrummet foran indgangen til Vor Frue Kirke udformes således, at sammenhængen på tværs af Nørregade over til Bispetorvet og Studiestræde forstærkes.

Projektet vil give flere opholdsmuligheder, bedre tilgængelighed og et bedre byliv på tværs og langs med Nørregade. Det vil styrke PLUSnettet for cykler samt skabe mere sammenhæng og styrke forbindelsen for de bløde trafikanter, der færdes mellem Rådhuspladsen og Nørregade.

Uanset det valgte projekt der flere fordele ved at koordinere med HOFOR

- Det sikres, at skybrudsløsningen ikke er i strid med Københavns Kommunes politikker og mål for f.eks. fremkommelighed på PLUSnettet og tilgængelighed for alle.
- Gravearbejdet for fjernvarmearbejde og projektet koordineres og det undgås således, at Nørregade graves op to gang inden for kort tid, hvilket er til fordel for borgere og brugere af gaden.
- Der opnås en erfaring med at koordinere kommunale projekter med skybrudsprojekter fra HOFOR, som kan anvendes i kommende lignende projekter.
- Evt. besparelse ved at HOFOR som en del af skybrudssikringen kan genplacere kantsten og vejbrønde i overensstemmelse med ønsket fra idékataloget.
- Det vil være uforholdsmæssigt dyrt, hvis Københavns Kommune efterfølgende skal ændre den skybrudssikring som HOFOR i første omgang har lavet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

Aktivitet	Afledt effekt
<p><i>Indsats fra idékatalog</i> Evt. indsnævring af kørebaneareal, gennemførte fortov, hævet flade (byrum) foran Vor Frue Kirke, samt hastighedsdæmpende foranstaltninger evt. bump</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sikrere og tryggere forhold for cyklister og gående - Bedre fremkommelighed for cykler på PLUSnettet - Mere sammenhængende byrum foran Vor Frue Kirke - HOFORs skybrudssikring bliver en integreret del af projektet, hvorfor skybrudsløsningen koordineres med kommunens politikker og målsætninger på cykel- og byrumsområdet.
<p><i>Supplerende indsats</i> Videreførelse af intentionerne fra Nørregade om bedre forhold for cykler og gående videre over Nytorv, Gammeltorv og Rådhusstræde</p>	<ul style="list-style-type: none"> - HOFORs skybrudssikring bliver en integreret del af projektet, hvorfor skybrudsløsningen koordineres med kommunens politikker og målsætninger på cykel- og byrumsområdet
<p>Beskæftigelseseffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indsats fra idékatalog (11 mio. kr.) - Supplerende indsats (4,8 mio. kr.) 	<p>13,2 årsværk 5,8 årsværk</p>

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører Indre by.

Økonomi

Indsats fra idékataloget

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 11 mio. kr. Der skal som konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2016 og frem til vedligehold og drift. Dette skyldes projektets forventede udbygning og gennemførelse af fortove samt ændrede udseende af pladsen foran Vor Frue Kirke.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter: Indsats fra idékatalog

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg - Indsat fra idékatalog</i>							
- Forprojektering	300	700				1.000	1.000*
- Udførelse			10.000			10.000	
Anlægsudgifter i alt	300	700	10.000			11.000	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			20	100	100	220	
Afledte serviceudgifter i alt			20	100	100	220	

Supplerende indsats

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 4,8 mio. kr. Der må forventes øgede driftsudgift fra 2016 og frem som en konsekvens af de forventede ændringen af vejprofilet og vejens udseende.

Tabel 4: Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter: Supplerende indsats

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg - Supplerende løsning</i>							
- Forprojektering		1.000				1.000	1.000*
- Udførelse			3.800			3.800	
Anlægsudgifter i alt		1.000	3.800			4.800	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>							
- Vedligehold og drift			20	100	100	220	
Afledte serviceudgifter i alt			20	100	100	220	

Projektet forventes igangsat i april 2016, men er afhængig af koordineringen med HOFOR. Såfremt der vælges at afsætte midler til den supplerende løsning, vil denne blive planlagt og udført som en integreret del af indsatsen fra Idékataloget og følge nedenstående tidsplan.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Primo 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2016

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Da det er første gang at et anlægsprojekt, der endnu ikke er udviklet, skal koordineres med et fjernvarme- og skybrudsprojekt fra HOFOR, er der en risiko for, at der opstår uforudsete ufordringer særligt i forhold til anlægstidspunktet. Det forventes således, at HOFOR's tidsplan vil blive forsinket som følge af udviklingen af det kommunale anlægsprojekt.

Der er som tidligere nævnt en mulig økonomiske gevinsts ved at koordinere idékatalogets indsats med HOFOR's arbejde. Størrelsen på denne

gevinst er det dog ikke mulig at estimere før der er lavet projektforslag, og dermed hvad HOFOR kan finansiere med taksmidler.

Såfremt HOFOR gennemfører skybrudssikringen inden Københavns Kommune har udviklet anlægsprojektet er der risiko for, at det efterfølgende kommunale anlægsprojekt vil blive fordyret på grund af den foretagne skybrudssikring.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet

Henvisninger

Idékatalog for Trafik og Bymiljø i Nørre Kvarter:

<https://subsite.kk.dk/~media/ACCA9D83A6B74897822D414519467996.ashx>



F7. Bedre fremkommelighed på vej og fortov

24. april 2014

Sagsbehandlere
Anja Larsen
Jesper Sejero



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 19. september 2013 et medlemsforslag om bedre fremkommelighed på vejnettet med særligt fokus på biltrafikken, inklusiv et ønske om screening af forbedringspotentialer i hele byen. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 17. marts 2014, at screeningens 10 udvalgte forslag til fysiske forbedringer skal danne grundlag for et budgetønske.

Teknik- og Miljøforvaltningen giver hvert år over 10.000 gravetilladelser til entreprenører ud over de ca. 1.000 gravninger, som Københavns Kommune selv udfører. Mange gravninger overholder ikke de stillede betingelser i gravetilladelsen og reducerer derfor bl.a. fremkommeligheden unødigt. Der er også flere og flere mobile gadesælgere, cykeltaxaer m.v., som optager plads på fortovene i centrale områder af byen og dermed reducerer fremkommeligheden for fodgængere. Det forslås derfor, at tilsynet intensiveres med både gravearbejderne og med det mobile gadesalg, cykeltaxaer m.v.

Indhold

Fysiske tiltag på vejnettet

Screeningsanalysen gav 51 potentielle forbedringsforslag. Såfremt de udvalgte forslag fra screeningsanalysen ved en nærmere granskning af forskellige årsager ikke er mulige eller optimale, vil projektforslag fra bruttolisten kunne tages i anvendelse.

Der har i udarbejdelsen af bruttolisten over mulige forbedringer i vejnettet været fokus på biltrafikens fremkommelighed. Samtidig er det forudsat, at cyklister, fodgængere og kollektiv trafik ikke må opleve væsentligt forringede vilkår i form af dårligere fremkommelighed samt forringet tryk og sikkerhed på bekostning af en forbedret fremkommelighed for biltrafikken.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af bruttolisten udvalgt de 10 projekter, der vurderes at have størst potentiale eller være nemmest at realisere. Disse projekter er meget forskellige: Fra nedlægning af sving-

bevægelser og standsningsforbud til større ombygninger af kryds. Prisen for de 10 projekter er i alt 6,6 mio. kr. og varierer fra ca. 150.000 for justering af signaler til over 1,0 mio. kr. ved større krydsombygninger. En uddybende beskrivelse af de 10 projekter fremgår af bilag 1.

Øget tilsyn med gravearbejder

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der med ansættelse af yderligere fire vejinspektører kan opnås et dobbelt så effektivt tilsynsniveau med de i alt ca. 10.000 årlige anmeldte gravninger og derved højne fremkommeligheden. De fire ekstra vejinspektører skal udelukkende beskæftige sig med tilsyn af gravearbejder og sikring af fremkommelighed for alle transportformer.

Øget tilsyn med gadehandel, cykeltaxaer m.m.

Der blev i 2013 givet over 750 tilladelser til stader, mobilt gadesalg og cykeltaxaer, hvilket er 500 flere end i 2011. I området fra Hovedbanegården til Nyhavn og Nørreport er der på grund af den voldsomme fodgængertrængsel indført forskellige begrænsninger med hensyn til antallet af cykeltaxaer og mobilegadesælgere, og der gives ikke tilladelser til skiltning, ligesom arrangementer ikke tillades på Amagertorv. Da disse områder er meget attraktive for de handlende, er et intensivt og konsekvent tilsyn og håndhævelse afgørende for respekten af den indførte regulering. Specielt i aftentimerne og weekenden er et øget tilsyn nødvendigt.

Overordnede målsætninger og effekter

Samlet vil forbedringerne komme et stort antal københavnere og pendlere til fods, på cykel, i bus, lastbil og bil til gode dagligt i form af forbedring af fremkommeligheden.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fysiske tiltag på vejnettet: 10 mindre tiltag med fokus på forbedret fremkommelighed for biltrafik samt for bus og lastbiltrafik	<ul style="list-style-type: none"> - Forbedret fremkommelighed for vejtrafikken, både for den enkelte trafikant og målt i form af bedre kapacitet i det samlede vejnet. - Marginalt forringet fremkommelighed for personer til fods og på cykel.
Ansættelse af yderligere fire vejinspektører	<ul style="list-style-type: none"> - Forbedret fremkommelighed for vejtrafikken, både for den enkelte trafikant og målt i form af bedre kapacitet i ved vejarbejder. - Sikre hurtigere tilretning af u hensigtsmæssige gravninger og korrekte sikkerhedsmæssige afspærringer. - Øget fokus og opfølgning på at få afsluttet gravearbejdet hurtigst muligt. - Øget fokus på reetableringer som på sigt vil hæve vejkapitalen og undgå fordyrende reparationer i fremtiden.
Øget tilsyn med gadehandel og cykeltaxaer m.m. i højsommeren samt aften og weekend	<ul style="list-style-type: none"> - Bedre fremkommelighed særligt for fodgængere i området med stor fodgængeraktivitet. - Øget sikkerhed for at de relevante regulativer vedrørende gadehandel, cykeltaxaer m.m. overholdes.

Beskæftigelseseffekt:	
- Fysiske tiltag på vejnettet (6,6 mio. kr.)	7,9 årsværk
- Øget tilsyn med gravearbejder	4 ekstra vejinspektører
- Øget tilsyn med gadehandel m.m.	0,5 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

De 10 fysiske tiltag har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,6 mio. kr. Disse tiltag forventes ikke at medføre øgede driftsudgifter. Et forøget tilsynsniveau har varige årlige serviceudgifter på 2,45 mio. kr. Omkostningen kan skaleres op eller ned afhængigt af ambitionsniveau.

Tabel 2. Anlægsudgifter og serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg – Fysiske tiltag på vejnettet</i>							
- Forprojektering		1.000				1.000	1.000*
- Anlæg af fysiske tiltag på vejnettet			5.100	500		5.600	
Anlægsudgifter i alt		1.000	5.100	500		6.600	1.000*
<i>Serviceudgifter – Øget tilsyn</i>							
- Øget tilsyn med gravearbejder		2.200	2.200	2.200	2.200	8.800	
- Øget tilsyn med gadehandel m.m.		250	250	250	250	1.000	
Serviceudgifter i alt		2.450	2.450	2.450	2.450	9.800	

I forhold til de fysiske tiltag på vejnettet er der tale om en række forskellige typer af anlægstiltag. Det vurderes derfor, at en række af de mindre og teknisk set ukomplicerede tiltag vil blive igangsat og afsluttet tidligere end det fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 3. Tidsangivelse: Fysiske tiltag på vejnettet

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2017

Tabel 4. Tidsangivelse: Øget tilsyn

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Fysiske tiltag på vejnettet

Da der er tale om en screeningsanalyse, som danner baggrund for udvælgelsen af tiltag, har løsningsforslagene ikke været detailprojekterede, hvorfor prissætningen på de enkelte løsningsforslag er overordnet. Enkeltprojekterne vil sandsynligvis variere i forhold til screeningsanalysens bud på pris, hvor nogle vil blive lidt dyrere og andre lidt billigere. Hvis de

10 projekter mod forventning ikke kan gennemføres for de 6,6 mio. kr., vil der i givet fald blive foretaget en prioritering på baggrund af de enkelte projekters økonomi og forventede effekt på fremkommeligheden. De enkeltprojekter, der foreslås etableret, beskrives mere detaljeret i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets beslutning om frigivelse af anlægsmidlerne i 2015. Der er tale om mange små, enkeltstående og stedsspecifikke projektforslag, hvorfor projekteringsomkostningerne må forventes at ligge i den høje ende.

Øget tilsyn

Der vurderes ikke at være væsentlige risici i forhold til øget tilsyn. Teknik- og Miljøforvaltningen vil løbende følge op på, om effekten af det øgede tilsyn er som forventet.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat en specifik pulje til forbedringer af fremkommeligheden i København for vejtrafikken.

Henvisninger

- Screeningsanalysen er udarbejdet af COWI i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og fremgår af indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, som blev behandlet den 17. marts 2014.
- En uddybning i forhold til ansættelsen af fire nye tilsynsmedarbejdere fremgår af ”Redegørelse om gravearbejder” i bilag 1, som er lagt på Teknik- og Miljøudvalget på portalen den 8. november 2013.

Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse



F7. Bilag I. Uddybende beskrivelse

Budgetønsket Bedre fremkommelighed på vej og fortov indeholder de følgende 10 udvalgte projekter til fysiske forbedringer:

- *Folehaven*
Signaljustering, bedre samordning samt evt. busprioritering forbi de fritliggende, signalregulerede overgange.
Forventet stor effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 500.000 kr.
- *Sydhavns Plads*
Krydsombygning, forbedrede højresvingmuligheder i retning mod P. Knudsens Gade fra Vasbygade og dermed bedre flow på centrumforbindelsen i retning mod Amagermotorvejen.
Forventet stor effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 1.350.000 kr.
- *Ring 2 ved Sallingvej*
Bedre signalsamordning samt krydsombygning.
Forventet middel effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 1.250.000 kr.
- *Frederiksborgvej – Emdrupvej*
Bedre mulighed for at komme forbi busindkørsel og busperron.
Forventet middel effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 450.000 kr.
- *Tagensvej*
Etablering af venstresvingsbane og dermed sikring af fri ligeudkørsel i retning ud af byen.
Forventet middel effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 1.000.000 kr.
- *Bredgade ved Sankt Annæ Plads*
Ombygning af krydset og signaljustering med mere flow for ligeudkørende i en vognbane.
Forventet middel effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 600.000 kr.
- *Amagerbrogade – Englandsvej*
Signaljustering af kryds og afstribning.
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 250.000 kr.
- *Niels Juels Gade – Holbergsgade*
Justering af kryds med forbedring fra Holbergsgade.
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 300.000 kr.

- *Gronningen – Folke Bernadottes Allé*
Signaljustering af kryds med lille forbedring af ventetid mod Folke Bernadottes Allé.
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 500.000 kr.

- *Standsningsforbud*
Gennemgang af tidsbegrænsede standsningsforbud på strækninger.
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.
Overslagspris: 400.000 kr.



F8. ITS og optimering af trafiksignaler – 2. bølge af ITS-investeringer i København

25. maj 2014

Sagsbehandler
Steffen Rasmussen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Københavns Kommune har i de seneste år investeret stort i genopretning af trafiksignaler og ITS (Intelligente Transport Systemer). Resultaterne viser sig nu i form af mere sikker drift af systemet. Der er imidlertid store uhøstede potentialer i at øge fremkommeligheden og trafikikkerheden for alle trafikanter.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i løbet af 2013 og 2014 gennemført en proces med offentligt-privat innovationssamarbejde (OPI) og vil i efteråret 2014 gennemføre et funktionsudbud for de ITS-projekter, som er bedst egnede til at forbedre trafiksituationen i København. Midlerne til ITS-projekterne blev bevilget med budgetaftalen for 2013 (i alt 60 mio. kr.). Med dette budgetønske fordobles ITS-indsatsen i perioden 2015-2018.

Indhold

Budgetønsket indeholder følgende ITS-initiativer, som uddybes i bilag 1:

- *Intelligent busprioritering*
Sikre en bedre regularitet for højfrekvente busser, hvor der arbejdes videre med prioritering af busser, der har særlig mange passagerer eller er forsinkede i forhold til køreplanen
- *Videreførelse af ECO-driving*
Udvidelse af forsøget på Folehaven, hvor lastbiler bringes gennem trafikken uden stop og accelerationer.
- *Signaloptimering med flere grønne bølger til cyklister*
Bedre samordning mellem trafiksignaler med særligt fokus på strækninger, hvor der er trængsel for cykler, busser og biler.
- *Dynamisk information til cyklister*
Nye løsninger til cyklister vedrørende aktuel information om bl.a. grønne bølger.
- *Trafiksikkerhed*
Mindske risikoen for, at folk kører overfor rødt, intelligent gadebelysning til reduktion af mørkeulykker og intelligente løsninger for sikre fodgængerne.
- *Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen*
Sænkning af forureningen på udvalgte strækninger.

Der er i høj grad tale om innovative løsninger. Derfor gennemføres en afsluttende evaluering og rapportering om projekterne

Overordnede målsætninger og effekter

ITS-projekterne vil bidrage til at nå Københavns Kommunes klimamål om at være CO₂-neutral i 2025 via en mere glidende trafik og fremme af grønne transportformer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Intelligent busprioritering	- Flere passagerer og effektivisering af busdrift - Er en god business case
Videreførelse af ECO-driving	- Mere effektiv og grøn varelevering i København
Signaloptimering med flere grønne bølger til cyklister	- Bedre flow i trafikken og mindre luft forurening - Tidsbesparelse for trafikanter
Dynamisk information til cyklister	- Flere der cykler, hvilket bidrager til klimaplanen og formindsker luftforurening
Trafiksikkerhed – rødkørsel	- Færre personskader især for cykler og fodgængere - Mindre kommunale udgifter som følge af hospitalsophold og pleje efter trafikulykker
Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen	- Mindske luftforureningen
Beskæftigelseseffekt (60 mio. kr.)	72 årsværk

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 60 mio. kr. Der skal ikke tilføres øgede driftsudgifter som en konsekvens af projektet. Der er i budgettet afsat anlægsmidler til projektledelse og projektevaluering.

Tabel 2. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Intelligent busprioritering	200	3.000	5.000	4.500	1.000	13.700	3.200*
- ECO-driving		4.000	3.000	1.500	500	9.000	
- Signaloptimering	500	5.000	5.000	5.000	2.000	17.500	5.500*
- Dynamisk information til cyklister		500	2.000	1.000	500	4.000	
- Trafiksikkerhed	200	1.500	3.000	1.500	1.000	7.200	200*
- Luftforureningsdata i trafikledelsen	100	1.000	2.000	500		3.600	100*
- Projektledelse og evaluering	200	1.200	1.200	1.200	1.200	5.000	1.400*
Anlægsudgifter i alt	1.200	16.200	21.200	15.200	6.200	60.000	10.400*

Delprojekterne ibrugtages løbende, og det sidste delprojekt forventes ibrugtaget i december 2018. Den afsluttende evaluering og rapportering gennemføres i december 2018.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Frigivelse af midler	November 2014
Igangsættelse af delprojekter	Maj 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018 (løbende)

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Flere af projektforslagene anvender kendt og afprøvet viden, f.eks. signaloptimering. Risikoen i forhold til både tidsplan og økonomi ved disse forslag anses derfor som lille. Andre forslag er imidlertid ikke tilstrækkeligt afprøvet i praksis. De gennemføres derfor i lille skala og evalueres inden de rulles ud.

Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2013 blev der bevilget 60 mio. kr. til investeringer i ITS-teknologi.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2013			60.000				
Afsatte midler i alt			60.000				
<i>Heraf forbrugt</i>			<i>7.000</i>				

Note: * De afsatte midler er disponeret.

Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse



F8. Bilag I. Uddybende beskrivelse

Budgetønsket indeholder følgende ITS-initiativer, som uddybes i det følgende:

- Intelligent busprioritering
- Videreførelse af ECO-driving
- Signaloptimering med flere grønne bølger til cyklister
- Dynamisk information til cyklister
- Trafiksikkerhed – reducere risiko for at folk kører overfor rødt og intelligent gadebelysning til reduktion af mørkeulykker
- Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen

Intelligent busprioritering

Den kollektive busstrafik oplever en forøget passagertilstrømning bl.a. som følge af gennemførte tiltag på området. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at fortsætte dette fokus på forbedringer af bussernes fremkommelighed samt gode vente- og skifteforhold for passagererne.

En af udfordringerne er at sikre en bedre regularitet for de højfrekvente busser, som til tider klumper sig sammen i myldretiden, hvilket resulterer i en ringere betjening af brugerne. I dag anmelder busser via GPS i trafiksignaler. Via midler fra bevilling til ”ITS og busfremkommelighed” har Teknik- og Miljøforvaltningen fået skabt en bedre forbindelse til Movias data f.eks. om bussen er forsinket. Disse data vil blive brugt aktivt til en mere intelligent busprioritering, hvor f.eks. data om hvorvidt bussen er forsinket eller hvor mange passager den har med, er med til at bestemme graden af prioritet i lyssignalerne. Det vil sikre, at flere busser kommer frem til tiden og færre af de højfrekvente busser klumper sammen. Intelligent busprioritering er testet i en simuleringsmodel på Østerbrogade i forbindelse med det offentlige-private innovationssamarbejde om ITS og viser, at der er et stort potentiale i dette koncept.

Projektet kunne f.eks. udføres på Tagensvej og Nørre Campus-linjen

Videreførelse af ECO-driving

Teknik- og Miljøforvaltningen er i gang med et projekt om ECO-driving på Folehaven, hvor lastbilchauffører får information om, hvornår signalerne skifter til grønt. Dette hjælper dem til at tilpasse farten, så opbremsninger og accelerationer undgås. Det sparer både brændstof og formindsker støj- og luftforurening.

De første resultater fra det igangværende projekt er positive og derfor foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der etableres ECO-driving for lastbiler på flere strækninger. Busser kan ligeledes få gavn af denne teknologi. Løsningen kan anvendes på strækninger med høj andel af lastbiler f.eks. Gammel Køge Landevej, Strandvejen (syd for Tuborgvej), Tuborgvej og Vigerslev Alle.

Derudover vil projektet arbejde innovativt med, hvordan biler kan hjælpes til at følge den grønne bølge ved diskrete tavler, som viser den aktuelle hastighed for at følge den grønne bølge. Det kan hjælpe til en mere glidende trafik gennem byen og dermed reducere CO₂-udledningen og lokale miljøeffekter. Denne løsning er allerede kendt fra Holland.

Signaloptimering med flere grønne bølger til cyklister

De nye styresystemer for signaler giver mulighed for at optimere trafikken på de mest trafikbelastede strækninger i byen. Det sker gennem nye tællinger for at få et præcist billede af trafiksituation, og simuleringer af trafikafviklingen ved forskellige indstillinger af de grønne bølger. Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører for tiden en udviklingsopgave med denne metode på H.C. Andersens Boulevard. Lignende optimeringer af trafikken kan gennemføres for eksempel på Ring II, Jagtvejlinjen og Torvegade.

På flere strækninger topper cykeltrafikken indenfor et forholdsvis kort tidsrum (f.eks. på Torvegade). Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker derfor at etablere bedre samordning mellem trafiksignaler på de tidspunkter, hvor cykeltrafikken topper. Løsningen skal balanceres med hensyn til busser og biler.

Dynamisk information til cyklister

Cyklister kan have svært ved at finde den rette fart til at følge de grønne bølger. Desuden kan der være behov for at give anden dynamisk information til cyklister f.eks. om aktuelle vejsituation, rejsetid eller om der er alternative ruter, hvis der er trængsel.



Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at igangsætte et projekt, der udvikler nye løsninger for at give cyklisterne aktuel information f.eks. via simple dynamiske tavler. Sådanne dynamiske tavler er ikke på markedet i dag, men i det offentlig-private innovationssamarbejde (OPI) om ITS har en række virksomheder arbejdet med konceptet og fået positiv feedback fra cyklisterne i København. Udviklingsprojektet vil foregå i tæt dialog med Vejdirektoratet, der skal godkende sådanne nye tavler.

Denne type information vil give cyklister en bedre rejseoplevelse med færre stop.

Trafiksikkerhed

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at forbedre trafiksikkerheden med tre initiativer. Det første initiativ handler om at bruge ITS til at nedbringe antallet af rødkørsler (dvs. når folk kører overfor rødt) i kryds. Der er udpeget flere kryds, hvor ulykker skyldes, at bilister er kørt over for rødt. Via kamera og signalteknologi kan man arbejde med at nedbringe denne type ulykker.

Det andet trafiksikkerhedsinitiativ handler om intelligent gadebelysning. På de steder i byen, hvor der sker mange ulykker med bløde trafikanter i mørke, etableres en løsning, hvor gadebelysning hæves, når der er cyklister eller fodgængere. Dette hjælper bilisterne med at se de bløde trafikanter i mørke. Denne løsning er testet af i det offentlige-private innovationssamarbejde om ITS i krydset mellem H.C. Andersens Boulevard og Tietgensgade. Dette forsøg viser, at teknologien virker, og de adspurgte cyklister har givet positiv feedback.

Det tredje initiativ handler om detektering af krydsende fodgængere for at opnå bedre trafiksikkerhed

Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker sensorbokse, som forholdsvis let kan måle forureningsniveau i gaden. En sådan boks testes af i løbet af sommeren på Gasværksvej. Initiativet handler om at få flere af sådanne bokse og bruge disse data i trafikledelsen, og f.eks. lede trafikken anden vej, hvis forureningsniveau på strækningen overstiger det acceptable niveau.



FI I. Istandsættelse af byens legepladser

1. april 2014

Sagsbehandler
Peter Andreasen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

København har i dag 120 offentlige legepladser, som over de seneste år er systematisk istandsat for ca. 70 mio. kr. i forbindelse med projektet Plads til Leg. Det har gjort legepladserne til attraktive udflugtsmål for børnefamilier og institutioner. I samme periode er børnetallet steget, hvilket har medført et øget slid på legepladserne.

Indhold

Renovering af eksisterende legepladser

Gennem en kontinuerlig istandsættelse af byens legepladser ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen at fastholde det eksisterende niveau, som legepladserne har fået med Plads til Leg-projektet. Istandsættelsen sigter både på sikkerheden på legepladserne og den generelle oplevelse af gode og velholdte tilbud for børnefamilierne samt skoler og institutioner, der også er flittige brugere af legepladserne.

I forbindelse med den løbende istandsættelse vil det desuden være muligt at tilpasse enkelte legepladser til andre brugergrupper og imødekomme unge og voksnes behov for fitness og styrketræning på forskelligt niveau. På legepladser i tilknytning til skoler er det også muligt at lave mere idrætsorienterede anlæg som supplement til børnelegepladserne. Der kan være tale om udvidelse af legepladsernes areal med de nye aktiviteter eller en udskiftning af enkeltelementer. I forbindelse med den nye skoleform indgår mere tid til bevægelse og idræt som en del af undervisningen, og tilpasning af enkelte legepladser vil kunne imødekomme skolerens behov for faciliteter.

Sikkerhedstilsyn på legepladser

På alle byens legepladser bliver der hvert andet år udført et sikkerhedstilsyn, hvor alle sikkerhedsmangler bliver udførligt beskrevet. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at der vil blive stillet særlige krav til sikkerhedsgodkendelse af trampoliner, hvorfor der er behov for at få tilført midler til denne opgave. Såfremt der mod forventning ikke bliver stillet krav om dette, vil midlerne blive tilbageført til kommunekassen.

Overordnede målsætninger og effekter

Legepladserne i København er forskellige både i størrelse og indretning og byder på alt fra kunstlegepladser, elektroniske legepladser til grønne naturlegepladser.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Løbende istandsættelse af legepladser	<ul style="list-style-type: none">- Oplevelse af velholdte legepladser for borgerne – i alle kvarterer- Sikkerheden er i orden på alle legepladser.- Alsidige legetilbud for alle aldre- Fortsat attraktive rum for socialt samvær på tværs af alle borgergrupper
Sikkerhedstilsyn af legepladser	<ul style="list-style-type: none">- Afrapportering af sikkerhedstilstand på legepladser
Lovpligtig sikkerhedsgodkendelse af trampoliner	<ul style="list-style-type: none">- Lovpligtig godkendelse af trampoliner
Beskæftigelseseffekt (15 mio. kr.)	18 årsværk.

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Renovering af eksisterende legepladser

Der ønskes midler til løbende istandsættelser af byens legepladser samt implementering af idrætsfaciliteter på udvalgte legepladser. Dette beløber sig til 3,75 mio. kr. om året i fire år.

Sikkerhed på legepladser

Til nye lovpligtige sikkerhedstilsyn med trampoliner ønskes en varig driftsbevilling på 150.000 kr. årligt. Sikkerhedstilsynene gennemføres én gang årligt. Der ønskes midler til genopretning af de fejl og mangler, som findes ved både de ordinære sikkerhedstilsyn og tilsyn med trampoliner. Dette beløber sig ifølge Teknik- og Miljøforvaltningens erfaring til 750.000 kr. om året. Uden udbedring af disse fejl vil legeredskaberne skulle nedtages.

Tabel 2. Anlægsudgifter og serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg (renovering af legepladser)</i>							
- Løbende renoveringer		2.000	2.000	2.000	2.000	8.000	
- Implementering af idrætsfaciliteter		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
- Renoveringer som konsekvens af sikkerhedstilsyn		750	750	750	750	3.000	750*
Anlægsudgifter i alt		3.750	3.750	3.750	3.750	15.000	750*
<i>Afledte serviceudgifter (sikkerhedstilsyn)</i>							
- Lovpligtigt tilsyn af trampoliner		150	150	150	150	600	
Afledte serviceudgifter i alt		150	150	150	150	600	

Tabel 3. Tidsangivelse: Renoveringer af legepladser

	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2015, 2016, 2017, 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2015, 2016, 2017, 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2015, 2016, 2017, 2018

Tabel 4. Tidsangivelse: Legepladstilsyn af trampoliner

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015 – herefter én gang årligt

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Renovering og nyanlæggelse af legepladser gennemføres efter kendte principper. Der vurderes derfor ikke at være væsentlige risici, hverken i forhold til økonomi eller tidsplan. I forhold til sikkerhedstilsyn af trampoliner er der den risiko, at tilsynene ikke bliver krævet som ellers forventet. Såfremt dette viser sig at være tilfældet, vil midlerne blive tilbageført til kommunekassen.

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til istandsættelse og udvikling af byens legepladser. Det er dette forhøjede niveau, som Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker af bibeholde.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Budgetaftale 2008	16.000	16.000	16.000				
Budgetaftale 2011				18.500			
TMU 14.11.2011					2.000	1.000	1.200
Afsatte midler i alt	16.000	16.000	16.000	18.500	2.000	1.000	1.200
<i>Heraf forbrug</i>	<i>16.000</i>	<i>16.000</i>	<i>16.000</i>	<i>18.500</i>	<i>2.000</i>	<i>1.000</i>	<i>1.200*</i>

Note: * De afsatte midler er disponeret.



FI2. Renovering og belysning af grusstier



4. april 2014

Sagsbehandler
Peter Andreasen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Byens rum og indretning har stor betydning for, hvordan vi bevæger os rundt og bruger byen i vores hverdag. Mange københavnere løber i deres fritid, og der er derfor stor efterspørgsel på gode, oplyste løbefaciliteter, der gør det muligt at løbe trygt og sikkert om aftenen og i de mørke vintermåneder.

I byens parker og naturområder findes 192 km stier, hvoraf ca. 120 km er grusstier.

Indhold

Stierne kræver løbende vedligeholdelse, så de er fri for huller og mudder, hvilket for mange kan være en barriere for bevægelse. En forøgelse af renoveringstakten for grusstierne i byens parker til et niveau, der er langt højere end nu, vil appellere til brug for løbere, cyklende, gående m.v.

For at forbedre muligheden for at løbe om morgenen og aftenen – og tillige skabe mere tryghed i byen – ønskes der belysning af ca. 5 km løberuter i byen. Under hensyntagen til fredning og naturinteresser forventes der anvendt pullertbelysning med mulighed for styring af tændingstiden, så belysningen f.eks. kan slukkes sidst på aftenen.

Denne belysning kan eksempelvis etableres rundt om De Indre Søer, på flere stier i Fælledparken, på Amager Strandpark eller omkring Damhusøen. Den endelige placering af belysningen forelægges til beslutning i Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med frigivelse af anlægsbevillingen.

Overordnede målsætninger og effekter

Ifølge Københavns Kommunes sundhedspolitik ”Længe leve København” skal københavnere bevæge sig mere end i dag. Byen skal derfor indrettes, så den indbyder til motion og bevægelse og give københavnere mulighed for at leve et aktivt liv. Dette kombineret med en øget belysning af løberuter vil øge værdien væsentligt i forhold til sundhed, bevægelse samt tryghed.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af grusstier	Mere sundhed og livskvalitet
Belysning af løberuter	Mere sundhed og livskvalitet samt tryghed
Beskæftigelseseffekt (20 mio. kr.)	24 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 20 mio. kr. fordelt med 5 mio. kr. årligt i fire år. Projektet er skalerbart i forhold til økonomien. Der skal som en konsekvens af projektet tillige tilføres øgede driftsudgifter fra 2016 og frem, da belysningen kræver strøm og løbende vedligeholdelse.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Løbende stirenoveringer		2.500	2.500	2.500	2.500	10.000	
- Forundersøgelser og projektering af belysning		500	500	500	500		500*
- Belysning af løberuter		2.000	2.000	2.000	2.000	10.000	
Anlægsudgifter i alt		5.000	5.000	5.000	5.000	20.000	500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift af belysning			30	40	50	120	
Afledte serviceudgifter i alt			30	40	50	120	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2015, 2016, 2017, 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2015, 2016, 2017, 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018 (løbende)

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Ved renovering af grusstier er der tale om kendte procedurer, og der vurderes derfor ikke at være væsentlige risici forbundet med projektet. Ved opsætning af belysning kan eksisterende ledninger i jorden medføre forsinkelser i gravearbejdet og eventuelt fordyre projekter. Disse risici vil der blive taget højde for i den konkrete planlægning af det enkelte projekt og det vil være afgørende for hvor lange strækninger, der kan belyses. På nogle strækninger kan det blive aktuelt at ansøge om dispensation fra fredningen af en park. Dette vil der blive taget højde for i planlægningen, når strækningerne er udvalgt.

Tidligere afsatte midler

Der er i forbindelse med overførselssagen i 2013-2014 givet 1 mio. kr. til belysning på løberuter. Der er ikke tidligere givet midler til renovering af grusstier.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

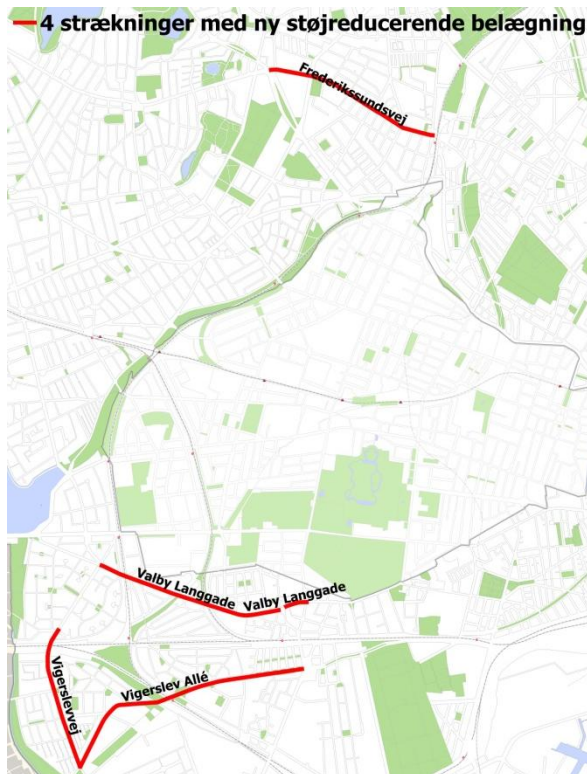
<i>(1.000 kr. – løbende p/1)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Overførselssagen for 2013 til 2014				1.000			
Afsatte midler i alt				1.000			
<i>Heraf forbrugt</i>				0			



F13. Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på fire nedslidte vejstrækninger

14. maj 2014

Sagsbehandler
Pia Preibisch Behrens



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Genopretningen af den københavnske infrastruktur er i gang med programmet "Et løft til vejene". Programmet har ambition om at få genoprettet infrastrukturen – dvs. kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg – i København i løbet af en 10-årig periode fra 2012. Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der samtidig støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor borgerne er mest generet af trafikstøj. Ved at udlægge støjreducerende asfalt reduceres den oplevede trafikstøj med ca. 30 %, hvilket er en mærkbar forbedring for de støjplagede borgere.

Genopretningsprogrammet er sat i gang, fordi byens infrastruktur er nedslidt. Det gælder især for kørebaner og fortove, men også for afvanding og broer. Efterslæbet medfører, at der i dag ikke kun er behov for at vedligeholde infrastrukturen, men i høj grad også for at investere i genopretning, der kan bringe tilstanden op på et højere niveau. Hvis infrastrukturen ikke genoprettes, vil konsekvensen bl.a. være, at flere og flere kørebaner, cykelstier og fortove vil være i så dårlig tilstand, at det medfører dårligere fremkommelighed og lavere sikkerhed til stor gene for byens borgere og mange daglige gæster.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning, støjreducerende asfalt og begrønning på de følgende fire strækninger:

- Vigerslevvej
- Vigerslev Allé
- Valby Langgade
- Frederikssundsvej

Den generelle tilstand på de fire strækninger har nået et kritisk niveau, hvor skaderne kan være til fare for trafikanterne. Skaderne indbefatter slaghuller, sporkøring, store revner, krakeleringer og sætninger. Samtidigt har de fire strækninger en stor trafikbelastning, hvilket sammen med kørebanernes tilstand betyder, at borgerne i områderne døjer med trafikstøj.

Strækningerne er valgt ud fra, at de har stor trafikbelastning og mange støjbelastede boliger samt ud fra Teknik- og Miljøforvaltningens seneste besigtigelse, hvor alle strækninger er blevet identificeret som så nedslidte, at de kræver genopretning hurtigst muligt.

Der lægges op til en beslutning mellem følgende alternativer:

- *Alternativ A (140,5 mio. kr.)*
Der gennemføres en helhedsgenopretning af kørebaner, cykelstier, fortove og afvanding (brønde) sammen med støjreducerende asfalt for i alt 140,5 mio. kr. inkl. udgifter til nat- og/eller weekendarbejde samt begrønning. Herunder udgør:
 - Helhedsgenopretning 98,9 mio. kr.
 - Nat- og/eller weekendarbejde 14,3 mio. kr.
 - Begrønning 27,3 mio. kr.
- *Alternativ B (100,6 mio. kr.)*
Det gennemføres udelukkende en genopretning af kørebanerne med støjreducerende asfalt samt genopretning af afvanding (brønde) for 100,6 mio. kr. inkl. udgifter til nat- og/eller weekendarbejde samt begrønning. Herunder udgør:
 - Genopretning af kørebanerne og afvanding 64,4 mio. kr.
 - Nat- og/eller weekendarbejde 14,3 mio. kr.
 - Begrønning 21,9 mio. kr.

Afvanding

For at sikre et ordentligt og holdbart resultat er det afgørende, at fundamentet er i orden. Derfor skal alle nedbrudte stikledninger og rendestensbrønde genoprettes inden udlægning af ny asfalt. Det er derfor nødvendigt som minimum at foretage genopretning af afvandingen, hvis genopretning af kørebanerne skal udføres på forsvarlig vis.

Helhedsgenopretning

Ud over ovenstående minimumsreparationer vil det være yderst fordelagtigt at renovere cykelstier og fortove i samme ombæring ved en helheds-

genopretning. Det vil minimere behovet for senere indgreb, og derved på sigt give færre vejarbejder i byen, samt være til gavn for kommunens økonomi og borgernes velbefindende i byen.

Begrønning

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter stor pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer i byen end der er i dag. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at få træplantningerne planlagt og anlagt samtidig med, at der alligevel skal graves i vejen. Samtidigt vil det være svært at lave en kloakgenopretning uden at træernes rødder vil blive rørt og skadet med den konsekvens, at træerne efterfølgende skal fældes. Dette vil være en konsekvens på Vigerslev Allé, hvorfor det anbefales at medtage begrønning af vejen ved både helhedsgenopretning og genopretning kun af kørebaner og afvandning. Se bilag 1 for en uddybende beskrivelse af begrønningen.

Fremkommelighed

Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet kan reduceres, hvis selve asfaltudlægningen udelukkende sker ved brug af nat- og/eller weekendarbejde. Eftersom der er støj forbundet med udlægning af asfalt, skal hensynet til at mindske fremkommelighedsgener afvejes i forhold til hvor mange borgere, der vil få forstyrret deres søvn ved at udlægge asfalten om natten.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen vil betyde en forøget livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes, det bliver sikrere at færdes i trafikken ligesom de genoprettede strækninger giver et løft både til vejnettet og til byrummet. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i Københavns Kommune, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele levetiden. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen, hvorfor det vil være en mærkbar ændring. 6.500 boliger er belastet af trafikstøj fra de fire strækninger. 11.000 borgere vil derfor opleve en mærkbar støjreduktion fra vejtrafikken, hvis der udlægges støjreducerende asfalt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Sikre fremkommelighed. - Højere sikkerhed.
Udlægning af støjreducerende asfalt	- Støj er skadeligt for helbredet og kan give anledning til stress og gener samt forringelse af livskvaliteten. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme. Støjreduktion kan således være med til at forbedre helbred og livskvalitet i udsatte boligområder.
Begrønning	- Træerne fungerer som luftrensere, og i forbindelse med klimaforandringerne er det bevist, at de er med til at køle den varme by, skabe fordampning, biologisk mangfoldighed og ikke mindst er

	med til at give den enkelte borger en bedre oplevelse af byen.
Beskæftigelseseffekt: - Alternativ A (140,5 mio. kr.) - Alternativ B (100,6 mio. kr.)	168,6 årsværk 120,7 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører Valby og Brønshøj/Husum.

Økonomi

Alternativ A

Helhedsgenopretningen har estimerede anlægsudgifter på i alt 140,5 mio. kr. inkl. nat- og/eller weekendarbejde samt begrønning. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af træer på 1,14 mio. kr.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter: Helhedsgenopretning

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Helhedsgenopretning</i>							
- Vigerslevvej		5.000	11.609			16.609	1.600*
- Vigerslev Allé		2.400	7.600	14.501		24.501	2.400*
- Valby Langgade		10.000	17.116			27.116	2.700*
- Frederikssundsvej		3.000	7.000	20.679		30.679	3.000*
Helhedsgenopretning i alt		15.000	48.725	35.180		98.905	9.700*
<i>Begrønning</i>							
- Vigerslevvej, 46 træer			1.000	1.760		2.760	
- Vigerslev Allé, 365 træer			10.000	11.900		21.900	
- Valby Langgade, 44 træer			1.000	1.640		2.640	
- Frederikssundsvej, 0 træer							
Begrønning i alt			12.000	15.300		27.300	
- Nat- og eller weekendarbejde			7.000	7.300		14.300	
Nat- og/eller weekendarb. i alt			7.000	7.300		14.300	
Anlægsudgifter i alt		15.000	67.725	57.780		140.505	9.700*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Drift og vedligehold af træer					1.140	1.140	
Afledte serviceudgifter i alt					1.140	1.140	

Det første delprojekt forventes igangsat i juni 2016, da en helhedsgenopretning tager tid at forberede. Alle delprojekterne forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 3. Tidsangivelse: Helhedsgenopretning

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Alternativ B

Genopretning af kørebanerne med støjreducerende asfalt samt genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 100,6 mio. kr. inkl. nat- og/eller weekendarbejde samt begrønning. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af træer på 1,14 mio. kr.

Tabel 4. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter: Genopretning af kørebaner og afvanding

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Kørebaner og afvanding</i>							
- Vigerslevvej		5.000	5.822			10.822	1.000*
- Vigerslev Allé		1.500	8.500	5.965		15.965	1.500*
- Valby Langgade		10.000	7.669			17.669	1.700*
- Frederikssundsvej		2.000	8.000	9.990		19.990	2.000*
Kørebaner og afvanding i alt		18.500	29.991	15.955		64.446	6.200*
<i>Begrønning</i>							
- Vigerslevvej, 0 træer							
- Vigerslev Allé, 365 træer			10.000	11.900		21.900	
- Valby Langgade, 0 træer							
- Frederikssundsvej, 0 træer							
Begrønning i alt			10.000	11.900		21.900	
- Nat- og eller weekendarbejde			7.000	7.300		14.300	
Nat- og/eller weekendarb. i alt			7.000	7.300		14.300	
Anlægsudgifter i alt		15.000	50.491	35.155		100.646	6.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Drift og vedligehold af træer					912	912	
Afledte serviceudgifter i alt					912	912	

Det første delprojekt forventes igangsat i juni 2015, og alle delprojekterne forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse: Genopretning af kørebaner og afvanding

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Byen er i kontinuerlig udvikling og forandring, hvorfor det kan forekomme, at strækningerne bliver berørt af andre projekter med hvilke, der skal koordineres og synkroniseres. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder kontinuerligt på, at opsatte mål bliver overholdt, men ved overlappende projekter er der en risiko for, at det afstedkommer ændringer i tidsplanerne.

I budgetteringen er forudsat, at kun de nedslidte dele af afvandingen, cykelstier og fortove genoprettes på de valgte strækninger. Der er således

ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Der er derfor en risiko for, at der på den enkelte strækning er en større andel af eksempelvis vejbrønde, der skal genoprettes, end forudsat i budgetteringen. Det er der i budgettet taget højde for ved at indkalkulere 15 % til uforudsete udgifter. Tillæggets størrelse er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudseelige udgifter.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til helhedsgenopretning eller udlægning af støjreducerende asfalt på de pågældende fire strækningerne. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fremryk. TMU anlægsramme 2015	12.600						
Fremryk. TMU anlægsramme 2016		11.500					
Budgetaftale 2014				42.600			
Afsatte midler i alt	12.600	11.500		42.600			
<i>Heraf forbrugt*</i>	<i>12.600</i>	<i>11.500</i>		<i>42.600</i>			

Note: *De afsatte midler er disponeret.

Bilag

Bilag 1. Begrønning



F13. Bilag I. Begrønning

I forbindelse med helhedsgenopretninger af Vigerslevvej, Vigerslev Allé og Valby Langgade vil det være fornuftigt at medtage en renovering, forbedring af vækstforholdene og nyplantning af gadetræerne på de tre strækninger. Frederikssundsvej medtages ikke, da et andet projekt er i gang for strækningen (Bedre busfremkommelighed), som inkluderer begrønning.

Der vil på de tre vejstrækninger blive plantet træarter, der passer til de vækstbetingelser og forhold, der er de pågældende steder. Der er regnet med en gennemsnitlig udgift på 60.000 kr. pr. træ svarende til et åbent 10 m² plantehul med hævet 10 cm kant.

Vigerslevvej

Vigerslevvej er en vej, som kan bære at være mere grøn, da den i dag fremstår visuelt som en bred gennemkørselsvej langs parkbæltet i Vigerslevparken, villaer og etagebyggeri. Nye gadetræer på strækningen vil skabe en identitet for vejen og give den en mere menneskelig skala. Langs Vigerslevparken til Folehaven, som opleves som en bred vejstrækning, plantes træer mellem lysmasterne svarende til 35 stk. træer. Nord for Folehaven plantes træer i parkeringsarealerne og indenfor 10 meterzonen. Det forventes, at der kan plantes i alt ca. 46 træer på strækningen.

Vigerslev Allé

Vigerslev Allé fremstår i dag som en grøn vej med træer, som ikke er i god stand. Asketræerne er ved at dø på grund af sygdom (asketoptørre), der de senere år har ramt byens asketræer hårdt. Træerne står samtidig i for små plantehuller, og det vil derfor være et løft til træerne at få etableret større plantehuller samt få udskiftet træarten ask med et træ som f.eks. robinie, ahorn og kirsebær, så vejen også i fremtiden fremstår som en grøn indfaldsvej med forskellige træer. Der er i dag 365 træer langs begge vejsider, som vil blive berørt ved en kommende vejrenovering, og træerne vil sandsynligvis ikke kunne bevares som følge af rydnings- og anlægsarbejde i forbindelse med kantstens-, asfalt- og kloakarbejde. Træerne foreslås derfor udskiftet med nye træer med bedre vækstforhold.

Valby Langgade

På Valby Langgade er hverken borgerne eller Teknik- og Miljøforvaltningens driftsenhed glade for de eksisterende slyngplantestativer. Der er problemer med at få slyngplanterne til at gro, eftersom slyngplanterne er sarte over for vinterens frost. De få steder, hvor slyngplanterne gror, er der problemer med de trafikale oversigtsforhold. Det anbefales derfor at udskifte 24 slyngplantestativerne til nye gadetræer samt plante yderligere 20 træer på strækningen mellem de to S-togsbanelinier. Træerne plantes indenfor 10 meterzonen ved sidevejene og i midterrabbatten, da der på strækningen er en parkeringsbelægning på 60 %. De træsorter, der vil blive plantet, er træer som paradisæbler, kirsebær og robinie.



FI 4. Et løft til vejene – Genopretning af signaler

2. maj 2014

Sagsbehandler
Anders Kreutzfeldt Andersen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

I budgetaftalen for 2013 blev der bevilget 33 mio. kr. til fase 1 af fornyelse og modernisering af trafiksignalerne i byen i forbindelse med Københavns Kommunes genopretningsplan for infrastrukturen ”Et løft til vejene”. Dette blev i budgetaftalen for 2014 fulgt op med en bevilling på 17 mio. kr. til fase 2 af genopretningen. Disse bevillinger understøtter desuden klimaplanen og planen for grøn mobilitet.

Ca. 220 signalregulerede kryds har ultimo april 2014 fået udskiftet deres styrecomputer. Det betyder, at de vigtigste trafikforbindelser for cykler, busser og biler nu er koblet op på det nye overvågningssystem. For trafikanterne i byen betyder det, at de hyppige trafikale nedbrud i trafikken nu undgås. Trafikken i København er dermed blevet mere stabil og forudsigelig. Fase 2 af signaludskiftning, som finansieres af budgetaftalen for 2014, medfører, at samtlige 365 trafiksignaler får nye eller opgraderede trafiksignaler frem til udgangen af 2014.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at fortsætte arbejdet med genopretning af trafiksignalerne og vurderer, at der er kapacitet til at eksekvere en fase 3 fra 2015. Formålet med fase 3 af genopretningen er:

- At udskifte eksisterende glødepærer i signalhovederne med LED-teknologi og derved mindske strømforbruget med op til 1 GW om året og dermed reducere CO₂-udledningen. Det vil medføre en halvering af strømforbruget til trafiksignaler i Københavns Kommune. Denne udskiftning af signalhoveder forudsætter en udskiftning af standere og ledningsnet i de ældste signalanlæg.
- At modernisere de trafikstyrede signalanlæg, der har spoler (følere nedgravet i asfalten) i vejbaner med overjordisk detektering som f.eks. radar eller video. Der er mange ødelagte spoler bl.a. på grund af vejarbejder, så denne modernisering vil give bedre opetid og derved give bedre trafikafvikling for cyklister, busser og biler og samtidig give et væsentligt bidrag til reduktion af CO₂-udledningen.

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Udskiftning af eksisterende glødepærer til LED	- Halvering af strømforbruget til trafiksignalerne til 1GW om året og dermed reduktion i CO ₂ -udledningen.
Modernisering af trafikstyrede signalanlæg	- Bedre fremkommelighed for samtlige trafikantgrupper. - Reduktion af CO ₂ -udledningen.
Beskæftigelseseffekt (54 mio. kr.)	64,8 årsværk.

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Udgiften til fase 3 af genopretningen af trafiksignaler har estimerede anlægsudgifter på 54 mio. kr.

Fase 3 af opgraderingen af signalsystemet kan afsluttes i 2016. Det betyder, at Københavns Kommune hurtigt får gavn af gevinsterne med bedre trafikflow og trafikikkerhed samt årlig strømbesparelse på ca. 1,0 mio. kW svarende til en reduktion af CO₂-udledning på ca. 430 tons/år. Besparelsen på vedligehold og drift er med de nuværende elpriser på 1,6 kr./kW på 1,6 mio. kr./år og kan opnås fra 2017. Denne besparelse tilfalder kommunekassen.

Genopretningen kan skaleres. I givet fald skal servicebesparelsen dog ligeledes justeres proportionalt.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Trafikdetektering		5.000	5.000			10.000	1.000*
- Nye LED signalhoveder		9.000	6.000			15.000	
- Fornyelse/opgradering af standarder og ledningsnet		12.000	10.000			22.000	
- Projektering, projektledelse, byggeledelse og uforudsete udgifter		4.000	3.000			7.000	4.000*
Anlægsudgifter i alt		30.000	24.000			54.000	5.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				-1.600	-1.600	-3.200	
Afledte serviceudgifter i alt				-1.600	-1.600	-3.200	

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

Udover besparelse på strømforbrug vil udskiftning af signaludstyr give opdaterede ledningsnet og renholdelsesvenlige overflader. Det opdaterede ledningsnet vil reducere behovet for fremtidige gravearbejder i kryds i forbindelse med projekter med udbygning af trafikstyring og supplerende signalhoveder som f.eks. cyklist-pil og lydsignaler. De renholdelsesvenlige overflader modvirker graffiti og klistermærker og vil give den bedst mulig forudsætning for så billig en renholdesaftale som muligt. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer i efteråret 2014 at indstille til Teknik- og Miljøudvalget, at renhold af signal- og vejbelysningsudstyr i Indre By og Nørrebro udbydes, samt at renhold af samme udstyr i øvrige bydele finansieres inden for rammerne af allerede gennemført udbud.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2014
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2017 (Løbende)

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at risikoen for forsinkelser er lille. Projektet omfatter dog fornyelse af signaler på steder, hvor udskiftningen er afhængig af andre anlægsprojekter, f.eks. anlæg af metroforpladser.

Den teknisk mest komplicerede del af genopretningsplanen for trafiksignaler er udskiftningen af styreapparater og etablering af overvågnings-systemet til disse, som gennemføres i fase 1 og 2 og vil derfor ikke berøre fase 3.

Københavns Kommunes nuværende tilbudsliste fra driftsleverandør er endvidere kun gældende til og med 2015, og der skal derfor foretages udbud i forbindelse med arbejder i 2016. Risikoen i forbindelse med dette er, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kender priserne fra 2016 og frem. Dette kan både gøre projektet dyrere og billigere. Konsekvensen vil være, at der skal foretages en justering i omfanget af genopretningen.

Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2013 er der afsat 33 mio. kr. til fase 1 af genopretning af trafiksignaler, mens der i budgetaftalen for 2014 er der afsat 17 mio. kr. til fase 2.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2013			33.000				
Budgetaftale 2014				17.000			
Afsatte midler i alt			33.000	17.000			
<i>Heraf forbrugt</i>			<i>33.000</i>	<i>17.000*</i>			

Note: * De bevilligede midler er disponeret.



FI7. Cykelsti og fortov på Refshalevej ifm. Eurovision Song Contest

23. maj 2013

Sagsbehandler
Jane Snog



Ny cykelsti på Refshalevej

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 3. februar 2014 at give forholdene for cyklister og fodgængere på Refshalevej 96-147 et kvalitetsløft. Anledningen var Eurovisionen, men det var samtidig et ønske fra politikere såvel som lokale beboere om at give forholdene i området et løft.

Af hensyn til hurtig eksekvering er udgifterne afholdt på Teknik- og Miljøudvalgets ordinære driftsramme. Der blev i forbindelse med overførselssagen 2013-2014 søgt om, at få forbrugte driftsmidler tilbageført som anlægsmidler. Dette blev imidlertid ikke bevilliget.

Dette har som konsekvens, at følgende cykelstistrækninger inkl. vejbrønde ikke vil blive lavet i 2014:

- Sjællandsbroen, begge sider
- Sydhavnsgade, begge sider
- Vasbygade, i køreretning mod centrum

Der vil endvidere ikke kunne opsættes 150 nye wirehængte armaturer over en strækning på 2,3 km. i et byområde (f.eks. Enghavevej eller Tomsgårdsvej), alternativt vil det være nødvendigt at fravælge 60 nye armaturer i master på en enkl-sidede strækning over 1,8 km i et villaområde. Samtidig vil der sidst i 2014 være mindre til en særlig indsats på den grønne vedligeholdelse eller renholdelse.

Indhold

I forbindelse med afholdelse af arrangementer på Refshaleøen skal der ledes mange folk sikkert frem og tilbage af Refshalevej, og forholdene har hidtil ikke været gode for cyklister og fodgængere, da vejen er smal og med nogen tung trafik samt bus i rute. Samtidig var der et behov for at forbedre forholdene for de bløde trafikanter bl.a. omkring det nye boligområde Margretheholm.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede at igangsætte et kvalitetsløft af forholdene på Refshalevej til 5 mio. kr. inden den 1. maj 2014. Teknik- og

Miljøforvaltningen har derfor allerede udført forbedringer af forholdene på Refshalevej fra nr. 96 til nr. 147 for de bløde trafikanter. Det gennemførte projekt har et forbrug på ca. 4,22 mio. kr.

I projektet blev der udført forskellige tiltag på delstrækninger som omlægning af chausséstensbelægning, ny cykelsti bag jordvold, fælles cykel- og gangsti, kantstriber for cyklister og udvidelse af vejen med grus ligesom der blev opsat ny energibesparende gadebelysning.

Der er samtidig med anlægsprojektet lavet en generel oprydning i området af affald og rydning af vild bevoksning, som i stort omfang var nødvendig for at etablere cykelstien og udvide vejen. Da denne større opgave alligevel var igangværende i området, blev der samtidig prioriteret en driftsmæssig indsats, idet en del af kørebanen trængte til nyt asfaltslidlag, ligesom rodfræsning gør, at voldene fremover er lettere at vedligeholde m.v. Udgiften hertil er afholdt på Teknik- og Miljøforvaltningens driftsbudget for 2014 og beløber sig til 1,29 mio. kr.

Overordnede målsætninger og effekter

Eurovision var en anledning til at vise Europa, at København aktivt arbejder for at forbedre miljøet og prioriterer cyklismen samtidig med, at beboere og brugerne i området får glæde af forbedringerne. Bedre forhold for de svage trafikanter bidrager til Københavns identitet som cykelby, og den nye belysning vil samtidig være et bidrag til at mindske energiforbruget og give en større tryghed.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Cykelsti, fortov m.v.	Forbedringer for cyklister og fodgængere, der giver større tryghed og sikkerhed
Beskæftigelseseffekt (4,22 mio. kr.)	5,1 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Bydele

Projektet vedrører Indre By.

Økonomi

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 3. februar 2014 at igangsætte et kvalitetsløft af forholdene på Refshalevej til 5 mio. kr. inden den 1. maj 2014.

Det gennemførte projekt har et forbrug på ca. 4,22 mio. kr. Der skal samtidig som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2015 og frem til drift af øgede asfaltarealer, snerydning af nye cykelstier, drift af nye rabatter op til grønne arealer samt ekstra gadebelysning.

Konsekvensen ved ikke at få tilbageført de 4,22 mio. kr. er, at det beløb, som Teknik- og Miljøforvaltningen i øvrigt har til vedligeholdelse af cykelstier, vejbrønde, belysning og drift af grønne arealer i 2014, reduceres med et tilsvarende beløb.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Cykelsti, fortov m.v.	4.219					4.219	4.219*
Anlægsudgifter i alt	4.219					4.219	4.219*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Drift af ny cykelsti og cykelgangstier inkl. vintervedligehold		42	42	42	42	168	
- Belysning af ny cykelsti		8	8	8	8	32	
- Drift af grønne arealer		70	70	70	70	280	
Afledte serviceudgifter i alt		120	120	120	120	480	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet blev igangsat	Februar 2014
Ibrugtagningstidspunkt	April 2014

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der er ingen risici forbundet med projektet, da projektet allerede er gennemført.

Tidligere afsatte midler

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 3. februar 2014 at igangsætte projektet på den ordinære driftsramme.