



## **Bilag 2. Budgetnotater i budget 2017**

De følgende budgetnotater vedrører Teknik- og Miljøudvalgets tiltag og hensigtserklæringer i budgetaftalen. Det er imidlertid vigtigt at være opmærksom på, at ikke alle budgetnotater afspejler teksten og økonomien i aftaleteksten.

- TM1. Genopretning af infrastruktur - Forhindring af yderligere nedslidning
- TM8. Bedre tilgængelighed for færdselshandicappede
- TM9d. Bedre forhold for cyklister - Reduktion af regnvand på cykelstier
- TM9g. Bedre forhold for cyklister - Nørregadekorridoren
- TM9h. Bedre forhold for cyklister - Sikkerhed og tryghed
- TM9i. Bedre forhold for cyklister - Flere cykelparkeringspladser
- TM10. Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade
- TM15. Forundersøgelse: Bedre forhold for turistbusser
- TM24b. Partnerskabstræer ifm. skybrudshåndtering på private fællesveje grønne arealer
- TM26. Medfinansiering af nye tiltag i Naturpark Amager
- TM29d. KBH 2025 Klimaplanen - Dybdgående energirenoveringer i den almene boligsektor
- TM30a. Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Etablering af to nye vejforbindelser og en busvejsforbindelse i Tingbjerg-Husum
- TM30d. Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Forbedrede cykelforhold i det nordlige og østlige Tingbjerg
- TM30e. Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Tryghedsskabende tiltag i form af belysning
- TM33. Grundkapitalmidler til flere almene ungdomsboliger
- TM40. Bevillingsbortfald: Fritagelse for erhvervsgebyrer
- TM45. Udvidelse af Dybbølsbro
- TM46. DUT-sag - Overførsel af VVM-kompetencen ved råstoftilladelser (Råstofloven)
- TM47. Drift og vedligehold af Nordhavnsvej
- TM48. Bevillingsbortfald. Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser
- TM49. Bevillingsbortfald: Den bemandede legeplads ByOasen i De Gamles By
- TM50. Bevillingsbortfald: Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads
- TM51a. Smarte investeringer i kernevelfærd - Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedr. almene nybyggeri- og renoveringssager
- TM51b. Smarte investeringer i kernevelfærd - Bedre styring af værkstedsaftaler
- TM51c. Smarte investeringer i kernevelfærd - Lokalplaner og projektorganisering
- TM57. Markant løft af offentlige toiletter
- TM62. DUT-sag - Erhvervsrettet sagsbehandling
- TM69. Ubegrænset antal erhvervslicenser til parkering
- TM73. Etablering af skøjtebane i Enghaveparken
- TM74. Bedre bademuligheder for kørestolsbrugere i Amager Strandpark
- TM112. Sommerrenholdsteam med ungarbejdere
- TM123. Styrkelse af kontrolarbejdet med overholdelse af boligreguleringsloven

- TM155. Motionsredskaber ved løberuten langs Søerne
- TM167. Beboerhave i Havneparken
- TM188. Blomsterløg i midter- og siderabatterne på byens boulevarder og indfaldsveje
- TM195. Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads
- TMxx. Skråparkering i gul zone uden kantstensomlægning
- F1f. Grundkapitalmidler til kompenserende alment nybyggeri ved anvisning af flygtninge til almene boliger
- F1g. Implementering af aftale om boliger målrettet flygtninge
- ØK3. Forlængelse af linje 9A til Margretheholm og Refshaleøen
- ØK9. Tilpasning af det strategiske busnet til Cityringen
- ØK SP54. Ny linjeføring for buslinje 14 mellem Ryparken og Trianglen



## TMI Genopretning af infrastruktur – Forhindring af yderligere nedslidning

6. september 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene” er derfor igangsat i perioden 2013-2022 for at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer og signalanlæg. Status pr. juni 2016 er, at for alene at undgå yderligere nedslidning, skal der bevilges 146,0 mio. kr. årligt udover de 128,0 mio. kr., som årligt afsættes i Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 30. maj 2016 blev der fremlagt en række tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Et af disse er forslaget om, at arbejde med en firårig planlægningshorisont på genopretningsområdet for bl.a. herved at effektivere udbudsprocessen.

### Indhold

Budgetønsket omhandler helhedsgenopretning af de mest nedslidte kørebanestrækninger og pladser. Der kan vælges mellem to scenarier, hhv. en helhedsgenopretning med en etårig og firårig planlægningshorisont.

Strækningerne og pladserne er udvalgt grundet meget dårlig stand og er derudover prioriteret ud fra:

- Trafikal belastning
- Den lokalitetsbestemte sammenhæng mellem de enkelte delstrækninger, da det af fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er hensigtsmæssigt at genoprette strækninger beliggende i samme område som f.eks. Børsgadekvarteret samtidigt
- Synergi med skybrudsprojekter
- Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter.

### Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretning indebærer, at kørestrækningerne genoprettes fra facade til facade. Hele kørebanen genoprettes, og derudover genoprettes de nedslidte dele af vejbrønde, fortove, cykelstier og signalanlæg. Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der samtidig støjreducerende asfalt i overensstemmelse med kommunens støjhandlingsplan for vejstøj, hvilket i henhold til den gældende plan betyder, at der udlægges

støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet og hastigheden er højere end 40 km/t.

Helhedsgenopretning er økonomisk fordelagtig, idet der i forbindelse med anlægsarbejder anvendes omkring 10 % af de samlede udgifter til byggeplads, afspærringer og trafikafviklingen i anlægsperioden. Helhedsgenopretning medfører derfor, at disse udgifter reduceres, da flere aktiviteter kan udføres samtidig, samt at byggeplads og trafikafviklingen kun skal udføres én gang. Helhedsgenopretning er derudover hensigtsmæssig, da de færdige strækninger ikke har behov for større vedligehold i op til 15 år. Det har en positiv effekt for borgere og naboer, der spares for gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.

#### *1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont*

Scenariet med en etårig planlægningshorisont omhandler en helhedsgenopretning for 146,0 mio. kr., som gennemføres i 2017. Strækningerne er opstillet i prioriteret rækkefølge i tabel 2. Nederst i tabel 2 er opstillet alternative strækninger i prioriteret rækkefølge. Udførelses tidspunktet for helhedsgenopretning af de enkelte projekter planlægges på baggrund af koordineringen med andre projekter. Herved undgås det, at strækningerne graves op kort tid efter, de er genoprettet.

#### *2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont*

Scenariet med en med firårig planlægningshorisont omhandler en helhedsgenopretning for 4 x 146,0 mio. kr., som gennemføres i 2017-2020. Strækningerne er inddelt i følgende kategorier:

##### *1. Helhedsgenopretning udført ved nye samarbejdsmodeller*

Størstedelen af helhedsgenopretningerne planlægges udført ved nye samarbejdsmodeller, jf. Anlægsanalyse 2016 22. juni 2016 pkt. 36. Grundet udbuddets størrelse forventes selve anlægsarbejdet for disse projekter først fysisk igangsat i foråret 2018.

##### *2. Helhedsgenopretningsprojekter, der skal samtænkes med andre projekter, herunder skybrud*

Udførelses tidspunktet af disse helhedsgenopretninger er afhængig af de projekter, som de samtænkes med.

##### *3. Anlægsprojekter til udførelse i 2017*

Det er hensigtsmæssigt, at der også udføres anlægsarbejder i 2017. For at få flest mulige projekter med i de nye samarbejdsmodeller omhandler det kun om få strækninger.

Strækninger er opstillet i prioriteret rækkefølge i hver kategori i tabel 3. Nederst i tabel 3 er der opstillet alternative strækninger i prioriteret rækkefølge. Udførelses tidspunktet for helhedsgenopretning af de enkelte projekter planlægges på baggrund af koordineringen med andre projekter. Herved undgås det, at strækningerne graves op kort tid efter, de er genoprettet.



Begge scenarier indeholder fremkommelighedstiltag og tilvalg med begrønning.

#### *Fremkommelighedstiltag*

Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet kan reduceres på de trafikbelastede veje, hvis selve asfaldlægningsen udelukkende sker ved brug af nat- og/eller weekendarbejde. Eftersom der er støj forbundet med udlægning af asfalt, skal hensynet til fremkommelighed afvejes i forhold til hvor mange borgere, der får forstyrret deres nattesøvn.

#### *Tilvalg: Begrønning*

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter stor pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer i byen. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at forbedre forholdene for eksisterende træer og plante nye træer samtidig med genopretningen. Hvis forholdene for de eksisterende træer ikke forbedres i forbindelse med genopretningen, kan træerødder under belægningen medføre, at der opstår revner og ujævnheder i belægningen allerede i løbet af få år, hvorved belægningens levetid forringes væsentligt. Samtidig undgås skader på de eksisterende træer, når forholdene forbedres i forbindelse med genopretningen.

#### *Tilvalg: Cykelforbedringer*

Budgetnotatet 'Bedre forhold for cyklister - Tilkøb til Genopretning af infrastruktur' indeholder tilvalg med cykelforbedringer til genopretningen.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Indsatsen sikrer fremkommelighed og øger trafiksikkerheden. Samtidig giver de genoprettede strækninger et løft til både vejnettet og byrummet. Endvidere forventes indsatsen at skabe forbedret livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i Københavns Kommune, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele dens levetid på ca. 12 år. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen, hvilket udgør en mærkbar ændring.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Genopretning af infrastrukturen	- Bedre fremkommelighed. - Øget trafiksikkerhed. - Bedre komfort.
Støjreducerende asfalt	- Støjreduktion mindsker risiko for stress og bidrager dermed til at forbedre helbred og livskvalitet. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme.
Genopretning af vejbrønde	- Øget sikkerhed og fremkommelighed for cyklister og bilister.

	- Forebyggelse af rottereder. - Forebyggelse af oversvømmelser i kældrene.
Begrønning	- Træerne fungerer som luftrensere, og det er bevist i forbindelse med klimaforandringerne, at de er med til at køle den varme by og skabe fordampning. - Træerne øger den biologiske mangfoldighed og giver den enkelte borger en grønnere oplevelse af byen.
Fremkommelighedstiltag	- Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet reduceres.
Beskæftigelseeffekt: - Scenarie 1. (146,0 mio. kr.) - Tilvalg til scenarie 1. Begrønning (13,0 mio. kr.) - Scenarie 2. (584,0 mio. kr.) - Tilvalg til scenarie 2. Begrønning (54,0 mio. kr.)	175,2 årsværk 15,6 årsværk 700,8 årsværk 64,8 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

## Økonomi

### 1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont

En helhedsgenopretning med en etårig planlægningshorisont har estimerede anlægsudgifter på i alt 146,0 mio. kr. i 2017 inklusiv nat- og/eller weekendarbejde. Den sidste strækning forventes ibrugtaget i december 2017.

### Tilvalg. Begrønning

Tilvalget med begrønning har estimerende anlægsomkostninger på i alt 13,0 mio. kr. i 2017. Med begrønning bliver de samlede anlægsomkostninger 159,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,3 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Begrønning	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont</b>	<b>146.000</b>	<b>13.000</b>	<b>1.300</b>
1. Utterslevvej/Rådvaldvej	26.000	2.500	250
2. Amager Boulevard (Langebrogade-Amager Fælledvej)	27.000	2.500	250
3. Vesterbrogade (Trommesalen-Kommunegrænsen)	47.000	4.000	400
4. Frue Plads	15.000	1.000	100
5. Englandsvej (Amagerbrogade-Lyftemagerstien)	19.000	1.500	150
6. Ved Vesterport	12.000	1.000	100
<b>Alternative strækninger</b>	<b>60.000</b>	<b>5.500</b>	<b>550</b>
1. Englandsvej (Lyftemagerstien-kommunegrænsen)	37.500	3.500	350
2. Ålholmvej og Ålholm Plads	22.500	2.000	200

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

## 2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont

En helhedsgenopretning med en firårig planlægningshorisont har estimerede anlægsudgifter på i alt 584,0 mio. kr. i perioden 2017-2020 inklusiv nat- og/eller weekendarbejde. Det varierer, hvornår genopretningen af de enkelte strækninger udføres, og den sidste strækning forventes ibrugtaget i december 2020.

### Tilvalg: Begrønning

Tilvalget med begrønning har estimerende anlægsomkostninger på i alt 54,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Med begrønning bliver de samlede anlægsomkostninger 638,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsmidler på 0,4 mio. kr. i 2018, 1,4 mio. kr. i 2019, 3,4 mio. kr. i 2020 og 5,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Tabel 3. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017-2020	Begrønning	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021
<b>Scenarie 2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont</b>	<b>584.000</b>	<b>54.000</b>	<b>5.400</b>
<b>1. Helhedsgenopretning udført ved nye samarbejdsmodeller</b>			
1. Amager Boulevard (Langebrogade-Amager Fælledvej)	27.000	2.500	250
2. Vesterbrogade (Trommesalen-Kommunegrænsen)	47.000	4.000	400
3. H.C. Andersens Boulevard/Nørre Voldgade/Jarmers Plads	44.500	4.000	400
4. Frederikssundsvej (Bellahøj-Kommunegrænsen)	78.000	7.000	700
5. Tuborgvej (Frederiksborgvej-Kommunegrænsen)	52.000	5.000	500
6. Englandsvej	56.500	5.000	500
7. Ved Vesterport	12.000	1.000	100
8. Østerbrogade (Øster Søgade-Jagtvej)	40.000	4.000	400
9. Vigerslev Allé (Vigerslevvej-Carlsberg Viadukten)	53.000	5.000	500
10. Christiansborg Slotsplads/Havnegade/Holmens Kanal/Børsgade/Slotsbolmsgade	33.000	3.000	300
11. Røvsingsgade	19.000	2.000	100
<b>2. Helhedsgenopretningsprojekter der skal samtænkes med andre projekter, herunder skybrud</b>			
1. Tagensvej (Nørre Allé-Lyngten)	52.000	5.000	500
2. Tomsgårdsvej	29.000	3.000	300
<b>3. Anlægsprojekter til udførelse i 2017</b>			
1. Utterslevvej/Rådvadvej	26.000	2.500	250
2. Frue Plads	15.000	1.000	100
<b>Alternative strækninger<sup>1)</sup></b>	<b>106.500</b>	<b>9.300</b>	<b>930</b>
1. Ålbolmvej og Ålbolm Plads	22.500	2.000	200
2. Magstræde og Snaregade	5.000		
3. Vigerslevvej (Hanstedsvej-Vigerslev Allé)	26.000	2.500	250
4. Universitetsparken	10.000	800	80
5. Kalvebod Brygge	43.000	4.000	400

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

1) Alle fem strækninger kan udføres ved nye samarbejdsmodeller. Strækningerne kan endvidere udføres i 2017 med undtagelse af Universitetsparken.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

### Risikovurdering

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

Der kan forekomme variationer i de enkelte projekter, der først kan konstateres ved projekteringen som f.eks. bærelagens tilstand. En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet og mulighed for at udføre mest mulig genopretning inden for den samlede bevilling. Genopretningen af strækningerne afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Projekterne koordineres og samtænkes med andre større anlægsprojekter, hvilket kan have indflydelse på tidsplanen. Denne koordinering er vigtig, da værditabet på de gennemførte arbejder reduceres betragteligt, når vejen ikke graves op igen få år efter, at den er genoprettet. Såfremt der kan opnås synergi ved at integrere genopretningsprojektet i et andet projekt, vil dette ske.

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af vejafvandingen, cykelstierne, fortovene og signalanlæggene på strækningerne, der genoprettes. 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. Størrelsen er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

Rækkefølgeplanen for udførelse af skybrudsprojekter foreligger ikke endeligt. Da det både af hensyn til økonomi og fremkommelighed er vigtigt, at genopretning og skybrudsprojekter samtænkes, kan ændringer i rækkefølgeplanen for udførelse af skybrudsprojekter få betydning for prioriteringen af de genopretningstrængende strækninger.

Der er ikke søgt ledningsoplysninger på strækningerne, og beplantning af træer er derfor under forudsætning af, at der ikke er væsentlige ledninger, som hindrer, at der kan plantes træer. Omfanget af begrønningstilvalg vil blive vurderet på hver af de enkelte strækninger.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### Scenario 1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont

En helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont har estimerede anlægsudgifter på i alt 146,0 mio. kr. i 2017 inklusiv nat- og/eller weekendarbejde. Med begroening er de estimerede anlægsudgifter 159,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af begroening tilføres afledte driftsudgifter på 1,3 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træer.

Tabel 4. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering		21.000					21.000	21.000*
- Anlæg		125.000					125.000	125.000*
- Tilvalg, Begroening		13.000					13.000	13.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>159.000</b>					<b>159.000</b>	<b>159.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
<i>Tilvalg, Begroening</i>								
- Pleje af træer			1.300	1.300	1.300	1.300	5.200	5.200
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>5.200</b>	<b>5.200</b>

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med de konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Den etårige genopretningsmodel forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Sourcingstrategi' (1,4 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 4,2 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Den samlede effektivisering i den etårige model (4,2 %) er lavere end for den firårige model (7,8 %), da der i den etårige model ikke kan opnås en effektivisering på 2,9 % fra tiltaget 'Længere planlægningshorisont' eller 0,7 % fra tiltaget 'Styrket koordinering'.

For den forventede effektivisering fra den etårige genopretningsplan kan en strækning som Magstræde og Snaregade genoprettes.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

### Scenario 2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont

En helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont har estimerede anlægsudgifter på i alt 584,0 mio. kr. i perioden 2017-2020 inklusiv nat- og/eller weekendarbejde. Med begrønning er de estimerede anlægsudgifter 638,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsmidler på 0,4 mio. kr. i 2018, 1,4 mio. kr. i 2019, 3,4 mio. kr. i 2020 og 5,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til pleje af træer.

Tabel 6. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
<i>Helhedsgenopretning udført ved nye samarbejdsmodeller</i>								
- Projektering		16.000	18.000	18.000	17.000		69.000	69.000*
- Anlæg			132.000	132.000	129.000		393.000	393.000*
- Tilvalg: Begrønning			10.000	17.000	15.500		42.500	42.500*
<i>Helhedsgenopretningsprojekter der skal samtænkes med andre projekter, herunder skybrud</i>								
- Projektering			2.000	5.000	5.000		12.000	12.000*
- Anlæg				26.000	43.000		69.000	69.000*
-Tilvalg: Begrønning				3.000	5.000		8.000	8.000*
<i>Anlægsprojekter til udførelse i 2017</i>								
- Projektering		4.000					4.000	4.000*
- Anlæg		37.000					37.000	37.000*
- Tilvalg: Begrønning		3.500					3.500	3.500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>60.500</b>	<b>162.000</b>	<b>201.000</b>	<b>214.500</b>		<b>638.000</b>	638.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
<i>Tilvalg: Begrønning</i>								
- Pleje af træer			350	1.350	3.350	5.400	10.450	10.450
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>350</b>	<b>1.350</b>	<b>3.350</b>	<b>5.400</b>	<b>10.450</b>	10.450

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med de konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Den firårige genopretningsmodel forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Styrket koordinering' (0,7 %), 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Sourcingstrategi' (1,4 %), 'Længere planlægningshorisont' (2,9 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 7,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Den samlede effektivisering i den firårige model (7,8 %) er højere end for den firårige model (4,2 %), da der kun i den firårige model kan opnås en effektivisering på 2,9 % fra tiltaget 'Længere planlægningshorisont' eller 0,7 % fra tiltaget 'Styrket koordinering'.

For den forventede effektivisering fra den firårige genopretningsplan kan en strækning som Kalvebod Brygge genoprettes.

Forarbejde i form af TV-inspektion og renovering af afvanding samt anlægsarbejdet for nogle få helhedsgenopretninger vil blive igangsat via



eksisterende rammeaftaler i 2017. Størstedelen af helhedsgenopretningerne planlægges dog udbudt ved nye samarbejdsmodeller. Grundet udbuddets størrelse forventes selve anlægsarbejdet for disse projekter først fysisk igangsat i foråret 2018. Den sidste strækning forventes ibrugtaget i december 2020.

Tabel 7. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til helhedsgenopretning eller udlægning af støjreducerende asfalt på de pågældende strækninger. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet "Et løft til vejene".

Tabel 8. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Genopretningsrammen 2016	18.443						
Budgetaftale 2013		33.000					
Budgetaftale 2014			68.200				
Budgetaftale 2015				34.000			
Overførselssagen 2014-2015				1.000			
Budgetaftale 2016					173.500		
Genopretningsrammen 2019					74.000		
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>18.443</b>	<b>33.000</b>	<b>68.200</b>	<b>35.000</b>	<b>247.500</b>		

### Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen 'Et løft til vejene – Status på genopretning af infrastrukturen i København medio 2016'.

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/831\\_zIbxZ1YrFV.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_zIbxZ1YrFV.pdf)

Behovet for at reducere vejtrafikstøj er beskrevet i pjecen 'Handlingsplan for vejtrafikstøj – Københavns Kommune 2013-2018'.

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1128\\_CrpylI7u46.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1128_CrpylI7u46.pdf)

### Bilag

Bilag 1. Prioriteringsværktøj for genopretning af kørebaner

# PRIORITERINGSVÆRKTØJ FOR GENOPRETNING AF KØREBANER

JUNI 2016





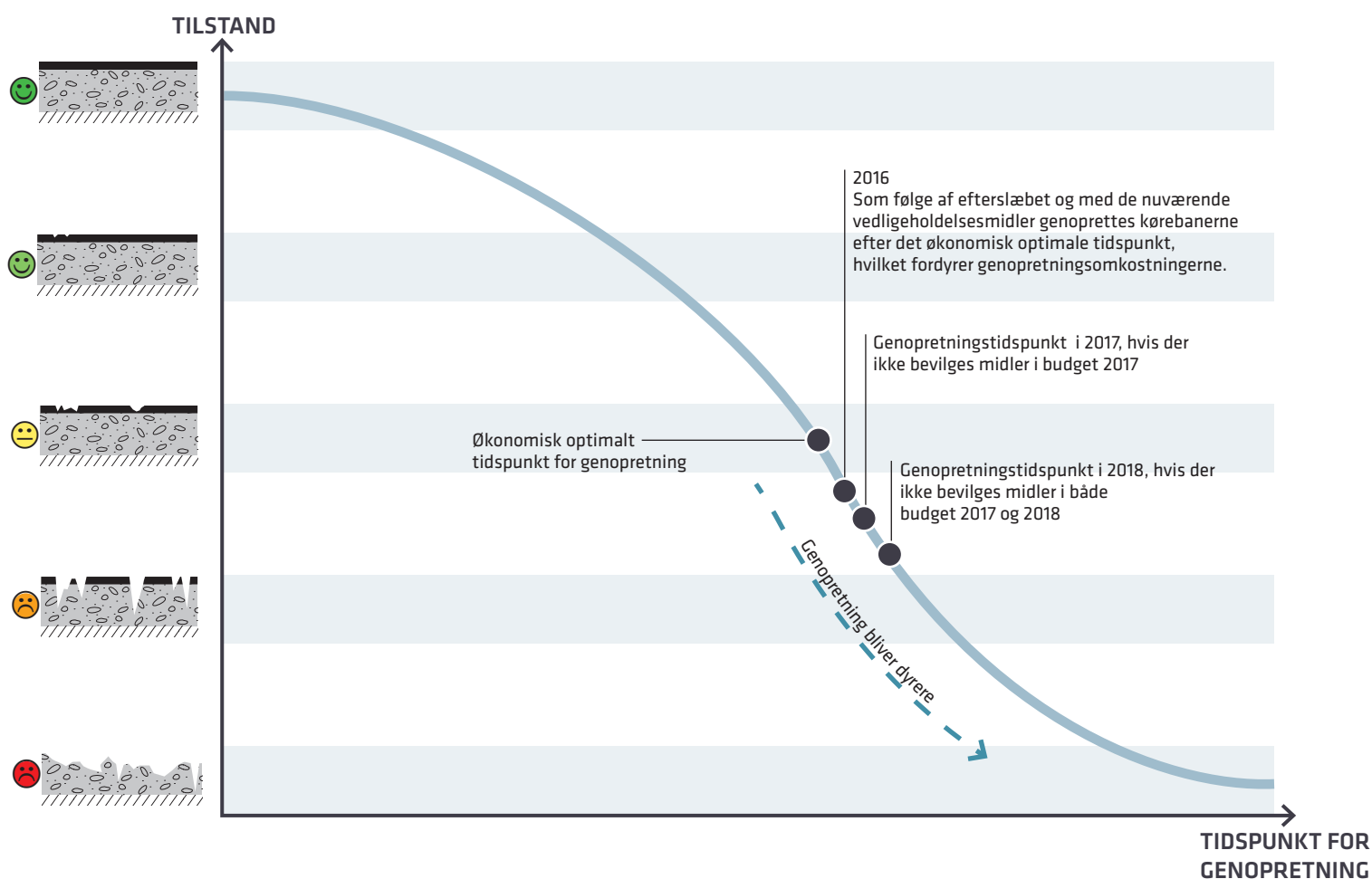
## BAGGRUNDEN FOR PRIORITERINGSVÆRKTØJET

I Budget 2016 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) blev det besluttet, at forvaltningen fremlægger en model for opgørelsen af nedslidningen på kommunens veje, herunder hvad der årligt skal afsættes i øget vedligehold for at undgå yderligere nedslidning af kommunens veje.

Teknik- og Miljøforvaltningen fremlagde d. 7.-8. marts 2016 forvaltningens model for, hvordan genopretningsbehovet opgøres, og hvad status er for genopretningen. I forlængelse heraf fremlægger forvaltningen hermed et prioriteringsværktøj til prioritering af de genopretningstrængende kørebaner til brug for budget 2017.

## DÅRLIGERE TILSTAND → DYRERE GENOPRETNING

Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt - hvis istandsættelsen sker senere, vil der blive anvendt uforholdsmæssigt mange midler på reparationer, eller der vil ske en accelereret nedbrydning af de underliggende konstruktioner, som fordyrer en senere genopretning.



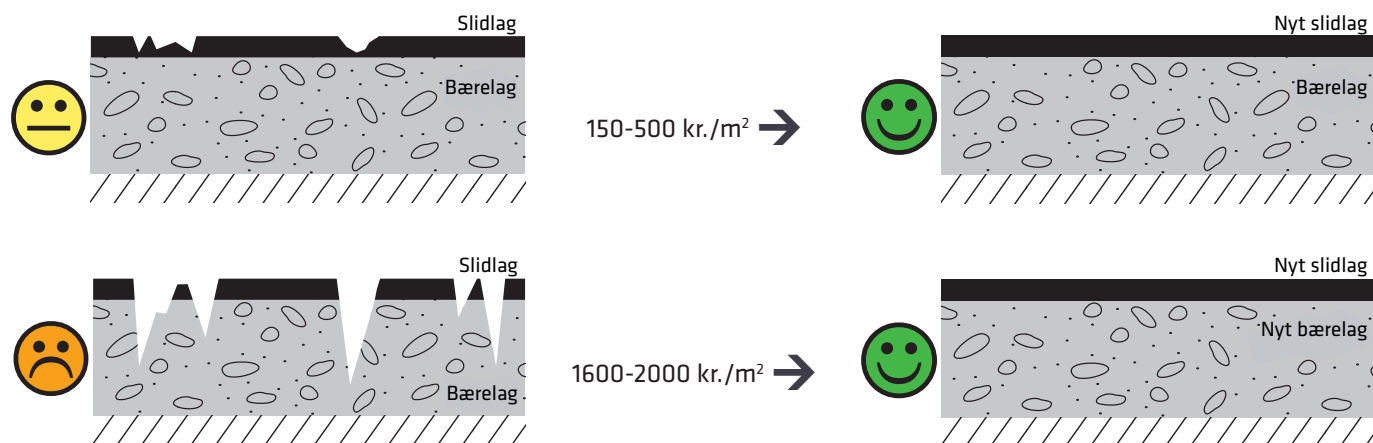
Det økonomisk optimale tidspunkt er ikke en eksakt dato men et tidsmæssigt interval på 1-2 år. Dette giver mulighed for koordinering med andre anlægsaktiviteter, uden at der sker en accelereret skadeudvikling, som fordyrer genopretningen.

Det er essentielt, at projekter, der overlapper hinanden geografisk, udføres i rigtig rækkefølge. Derfor medfører

koordineringen i nogle tilfælde, at genopretningen bør udskydes, selvom det medfører en skadesudvikling. F.eks. er det samlet set økonomisk fordelagtigt at udskyde genopretning af en kørebanestrækning, der burde genoprettes i 2016 til 2019, hvis der skal udføres et stort fjernvarme-projekt i starten af 2019, hvor hovedparten af strækningen skal graves op.

## SÅ DYRT ER DET AT GENOPRETTE FOR SENT

Når små skader i kørebanelernes overfladebelægning ikke bliver udbedret, trænger vand ned og skader de underliggende konstruktioner. Det er betydeligt dyrere at reparere.



## ØVRIGE KONSEKVENSER VED IKKE AT GENOPRETTE RETTIDIGT

### Fremkommelighed

- Ujævne og hullede veje nedsætter flowet i trafikken.
- Udskydelse af genopretning giver større renoveringsarbejder og dermed længerevarende afspærringer.

### Sikkerhed

- Ujævne og hullede veje øger risiko for ulykker.
- Hullede veje er årsag til materielle skader.

### Komfort

- Ujævne og hullede veje er til gene for bilister og cyklister på vejene.
- Ujævne veje med vandsamlinger medfører opsprøjt af vejvand på cyklister og fodgængere.







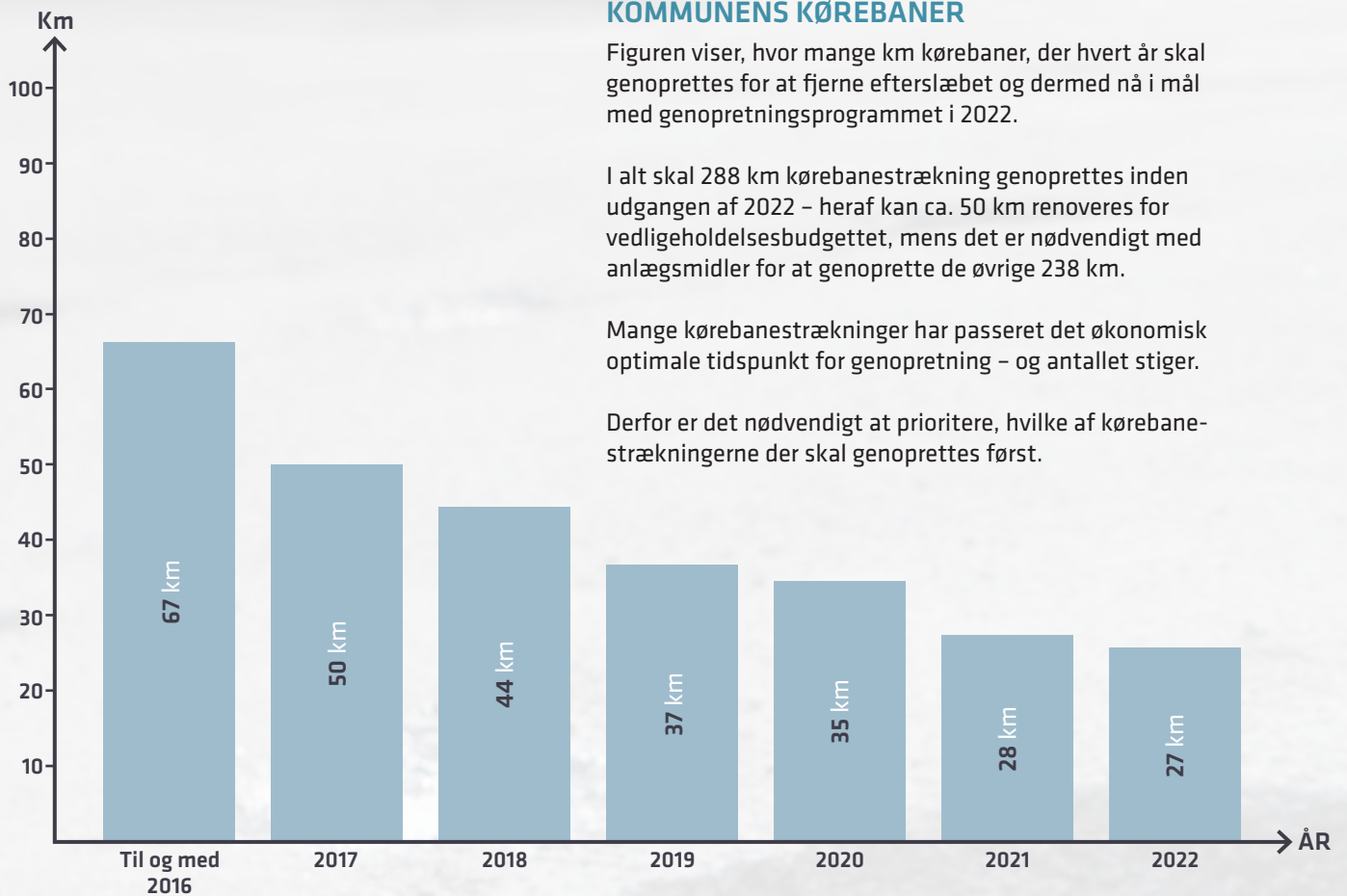
### OPTIMALT GENOPRETNINGSTIDSPUNKT FOR KOMMUNENS KØREBANER

Figuren viser, hvor mange km kørebaner, der hvert år skal genoprettes for at fjerne efterslæbet og dermed nå i mål med genopretningsprogrammet i 2022.

I alt skal 288 km kørebanestrækning genoprettes inden udgangen af 2022 – heraf kan ca. 50 km renoveres for vedligeholdelsesbudgettet, mens det er nødvendigt med anlægsmidler for at genoprette de øvrige 238 km.

Mange kørebanestrækninger har passeret det økonomisk optimale tidspunkt for genopretning – og antallet stiger.

Derfor er det nødvendigt at prioritere, hvilke af kørebane-strækningerne der skal genoprettes først.



## PRIORITERINGSMODEL (figurene er illustrative)



← Københavns Kommunes vejnet

### TRIN 1 - Teknisk vurdering

Til at beregne genopretningsbehovet har Københavns Kommune udviklet en model. Modellen er unik og har vundet indpas blandt flere af landets største kommuner, som har adopteret den i deres beregningspraksis. Det er et samspil mellem kvantitative data og kvalitative vurderinger, som danner grundlag for de konklusioner, modellen afstedkommer. På baggrund af tilstandsregistreringer af alle kørebaner beregner kommunens IT-vejsystem hvilke vejstrækninger, der ud fra det økonomisk optimale tidspunkt bør genoprettes nu. Dataudtrækket kvalitetssikres, da tilstandsregistreringerne er op til tre år gamle.



← Genopretningstrængende vejstrækninger

### TRIN 2 - Koordinering

Mange eksterne og interne aktører arbejder med vejinfrastrukturen, og derfor er det nødvendigt med en omfattende koordinering med andre planlagte projekter, eksempelvis metroarbejde, ledningsarbejde og skybrudssikring. Koordineringen understøtter således fremkommelighed og giver mulighed for økonomiske synergieffekter. På baggrund af koordineringsprocessen vurderes det, hvilke strækninger der kan udføres, og hvilke der skal udskydes. Ligeledes identificeres det, hvilke synergieffekter der er med andre anlægsaktiviteter.

#### Eksempel:

Blegdamsvej bør ud fra den tekniske vurdering genoprettes, men da et skybrudsprojekt på strækningen er planlagt til udførelse i 2020-2021 er det uhensigtsmæssigt at indstille Blegdamsvej til helhedsgenopretning i budget 2017, da den så kort tid efter skal graves op igen. Derfor udskydes indstilling af genopretning af Blegdamsvej nogle år, så det er muligt at opnå synergieffekt med skybrudsprojektet.



← Genopretningstrængende vejstrækninger efter koordinering

### TRIN 3 - Prioritering

De strækninger, der kan udføres, besigtiges, og der laves et anlægsoverslag på baggrund af disse. På baggrund af besigtigelserne og anlægsoverslagene prioriteres strækningerne først ud fra:

- Den enkelte strækningens **faktuelle tilstand** vurderet af forvaltningens vejingeniører på baggrund af besigtigelserne.
- **Trafikal belastning.** De trafikalt tungt belastede veje vægtes højere end lokalveje, både af hensyn til trafikikkerhed, fremkommelighed og økonomi, idet nedbrydningen af de trafikbelastede strækninger sker langt hurtigere.

Der til kommer, at der i prioriteringen tages højde for:

- **Den lokalitetsbestemte sammenhæng** mellem de enkelte delstrækninger. Af hensyn til fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er det hensigtsmæssigt at genoprette strækninger beliggende i samme område samtidig.
- **Synergi med skybrudsprojekter**
- **Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter**, såsom begrønnings-, cykelsti-, busprioriterings- og byrumsprojekter.



← Genopretningstrængende vejstrækninger i prioriteret rækkefølge



## PRIORITERING AF KØREBANESTRÆKNINGER

Der arbejdes både med en 1 årig såvel som en 4 årig planlægningshorisont for genopretning i budget 2017. På baggrund af koordineringsprocessen i modellens Trin 2, anvendes Trin 3 for alle de genopretningstrængende strækninger, der kan udføres hhv. i 2017 og i perioden 2017-2020. Trin 3 munder ud i en matrix, der giver et politisk grundlag for prioritering mellem de mange genopretningstrængende kørebanestrækninger.

Strækningerne inddeles indledningsvist i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning. Prioriteringen af kørebanestrækninger er en kompleks proces, bl.a. fordi koordinering og synergi med andre projekter har stor betydning for valg af strækninger. Skemaet viser en meget forenklet tilgang til, hvordan forvaltningen i praksis prioriterer mellem kørebanestrækninger. Der er flere undtagelser fra denne inddeling, da det heller ikke altid er det mest trafikerede veje, der prioriteres højst.

		TILSTAND		
		+++	++	+
TRAFIKAL BELASTNING	stor	1	2	3
	lille	2	3	4

Forenklet princip for prioritering af nedslidte kørebanestrækninger. Brostensbelagte gader vægtes på lige fod med trafikerede veje, da de er mere komplicerede at hullappe end asfalterede veje.

Strækninger med lokalitetsbestemt sammenhæng slås sammen til én gruppe/pulje, da det af fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er hensigtsmæssigt at genoprette mindre strækninger beliggende i samme område samtidig.

Af nedenstående prioriteringsmatricen fremgår det, om der er synergi med skybrudsprojekter eller andre planlagte

anlægsaktiviteter, såsom begrønnings-, cykelsti-, busprioriterings- og byrumsprojekter. Således giver matricen mulighed for at prioritere strækninger, hvor der er synergi med andre projekter. Endvidere er givet et anlægsoverslag for helheds-genopretning af de enkelte strækninger. Ved samtænkning med andre aktiviteter vil der være en besparelse i forhold til de angivne overslag. Den konkrete besparelse afhænger af hvor stor synergi, der er mellem genopretningen og aktiviteten. Strækningerne er inden for prioritet 1-4 listet i alfabetisk rækkefølge.

Matricen indeholder alle de kørebanestrækninger, som kan genoprettes i løbet af perioden 2017-2020. I forhold til at kunne prioritere strækningerne er det relevant, hvornår strækningerne kan udføres, og om der er tidspunkter, hvor det er ekstra økonomisk fordelagtigt at udføre dem. Derfor er der i matricen indsat følgende tre kolonner yderst til højre:

- **Kan udføres i 2017.** Her er markeret de kørebanestrækninger, der kan udføres i 2017, og som dermed kan indgå i budgetnotatets scenarie med 1 årig planlægningshorisont.
- **Kan udføres år.** Her er markeret de år strækningerne kan udføres. Hvis der f.eks. et stort fjernvarmeprojekt i 2018 kan strækningen først udføres derefter. Herved undgås, at kørebanestrækningen graves op kort tid efter, den er genoprettet.
- **Bør udføres år.** Denne kolonne er udfyldt for de strækninger, hvor det er et/flere bestemte år, det er mest økonomisk fordelagtigt at genoprette. Konkret gør det sig gældende for strækninger, hvor der er planlagt skybrudsprojekter inden for de næste 5-15 år. Da det er økonomisk fordelagtigt, at der går så lang tid som muligt før en genoprettet kørebane graves op, bør disse strækninger ud fra et økonomisk synspunkt genoprettes i 2017-2018 frem for 2019 eller 2020.

Ændringer i tidsplanen for andre projekter kan have indflydelse på, hvornår de enkelte kørebanestrækninger kan eller bør genoprettes.

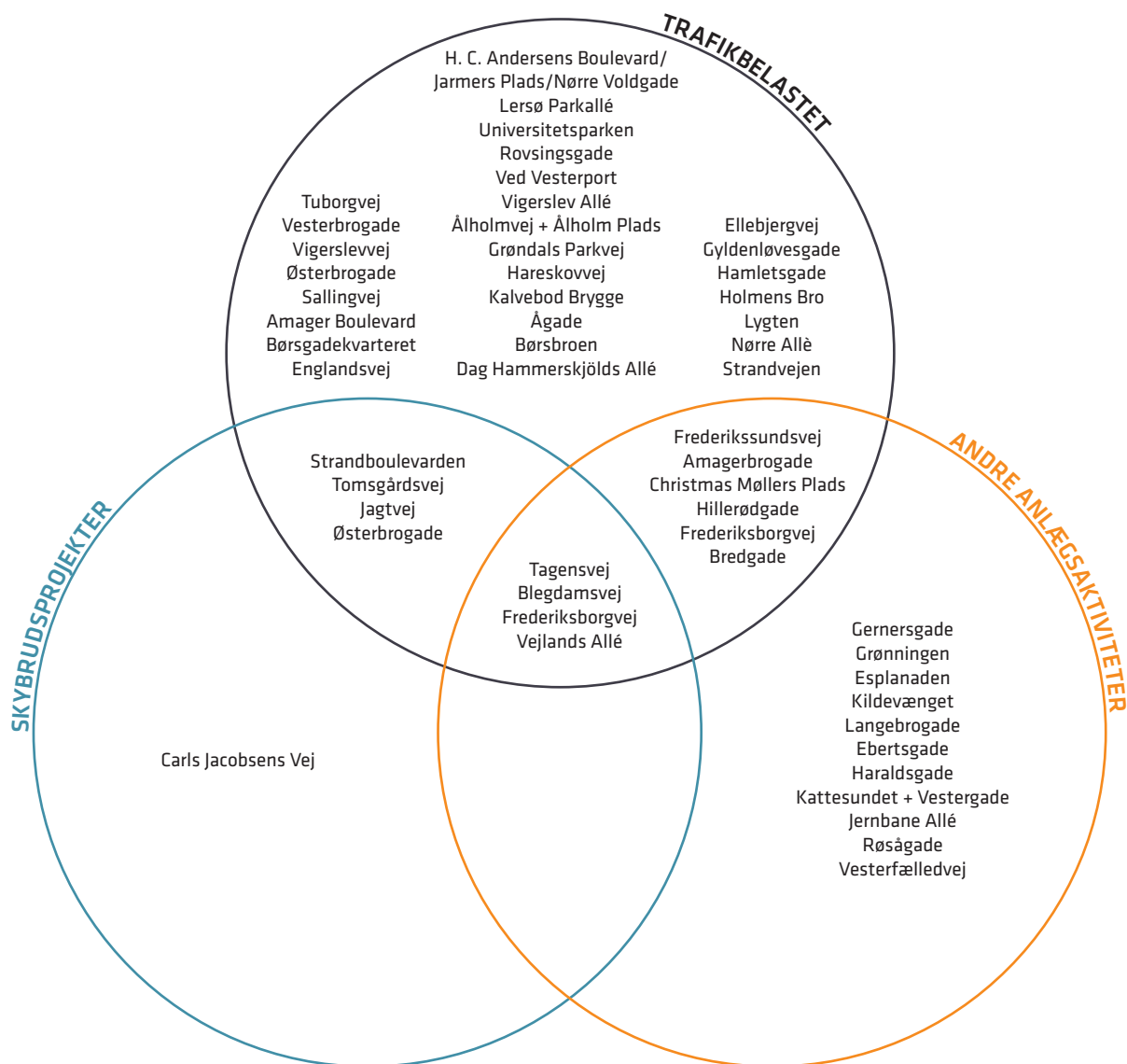
Af hensyn til fremkommelig er det hensigtsmæssigt at genoprette kørebaner flere steder i byen frem for koncentreret i en bydel.

Vejnavn	Prioritet	Synergi med skybrudsprojekter	Synergi med andre anlægsaktiviteter	Anlægsoverslag (mio. kr. p/I 2017)	Kan udføres 2017	Kan udføres år	Bør udføres år
Amager Boulevard	1			27,0	X	2017-20	
Børsgadekvarteret	1			33,0		2018-20	
Englandsvej	1			56,5	X	2017-20	2017-18
Frederikssundsvej (Bellahøj - kommunegrænsen)	1		X	78,0	X	2017-20	2017-18
Frue Plads	1			15,0	X	2017-20	
H. C. Andersens Boulevard/Jarmers Plads/Nørre Voldgade	1			44,5	X	2017-20	
Hillerødgade	1		X	18,0	X	2017-20	
Magstræde + Snaregade	1			5,0	X	2017-20	
Rovsingsgade	1			20,0	X	2017-20	2017-18
Sallingvej	1			31,0	X	2017-20	2017-18
Strandboulevarden	1	X		54,0		2018-20	
Tagensvej	1	X	X	52,0		2018-20	
Tomsgårdsvej	1	X		29,0		2019-20	
Tuborgvej	1			52,0		2018-20	

Vejnavn	Prioritet	Synergi med skybrudsprojekter	Synergi med andre anlægsaktiviteter	Anlægsoverslag (mio. kr. p/l 2017)	Kan udføres 2017	Kan udføres år	Bør udføres år
Universitetsparken	1			10,0	X	2017-20	2017-18
Ved Vesterport	1			12,0	X	2017-20	
Vejlands Allé (Englandsvej-Ørestad Boulevard)	1	X	X	25,0		2020	
Vesterbrogade	1			47,0	X	2017-20	
Vigerslev Allé	1			53,0	X	2017-20	2017-18
Vigerslevvej (Hansstedvej - Vigerslev Allé)	1			26,0	X	2017-20	
Østerbrogade (Øster Søgade-Jagtvej)	1			40,0	X	2017-20	
Østerbrogade (Jagtvej-Strandvejen)	1	X		18,0		2018-20	
Ålholmvej + Ålholm Plads	1			22,5	X	2017-20	
Amagerbrogade (Shetlandsgade - kommunegrænsen)	2		X	35,0		2018-20	
Balders Plads	2			3,0	X	2017-20	
Carl Jacobsens Vej	2	X		15,0		2018-20	
Collinsgade	2			1,0	X	2017-20	
Ebertsgade	2		X	1,0		2018-20	
Grøndals Parkvej	2			31,0	X	2017-20	
Gråbrødre Torv	2			16,0	X	2017-20	
Hareskovvej	2			9,0	X	2017-20	
Hyrdevangen	2			11,0	X	2017-20	2017-18
Jagtvej	2	X		89,0		2019-20	
Kalvebod Brygge	2			43,0	X	2017-20	
Kigkurren	2			17,0		2018-20	
Langebrogade	2		X	8,0		2019-20	
Overgaden neden Vandet	2			14,5	X	2017-20	
Prags Boulevard	2			10,0	X	2017-20	
Upsalagade	2			5,0		2018-20	
Utterslevvej + Rådvalsvej	2			26,0	X	2017-20	
Vanløse Torv	2			9,5		2019-20	
Vester Søgade	2	X		12,0		2020	
Ågade	2			29,5	X	2017-20	2017-18
Bredgade	3		X	10,0		2018-20	
Christmas Møllers Plads	3		X	9,0		2018-20	
Dag Hammerskjølds Allé	3			16,5	X	2017-20	
Ellebjergrvej	3	X		36,0	X	2020	
Esplanaden	3		X	8,0		2018-20	
Frederiksborggade	3			11,0		2018-20	
Frederiksborgvej	3	X	X	69,0		2018-20	
Grønnemose Allé	3			11,5	X	2017-20	2017-18
Gyldenløvesgade	3			25,0	X	2017-20	
Hamletsgade	3			6,5	X	2017-20	
Haraldsgade	3		X	14,0		2019-20	
Jacob Erlandsens Gade	3			3,0	X	2017-20	
Kattesundet + Vestergade	3		X	3,0	X	2017-20	
Lygten	3			11,0		2018-20	
Nørre Allé	3			36,0		2018-20	

Vejnavn	Prioritet	Synergi med skybrudsprojekter	Synergi med andre anlægsaktiviteter	Anlægsoverslag (mio. kr. p/l 2017)	Kan udføres 2017	Kan udføres år	Bør udføres år
Rebekkavej	3			3,5	X	2017-20	2017-18
Rosbæksvej	3			5,5	X	2017-20	
Rødkilde Plads	3			1,0	X	2017-20	
Rømersgade	3			4,5		2019-20	
Sankt Jørgens Allé	3			1,0	X	2017-20	
Sejrøgade	3			3,0	X	2017-20	
Stevnsvej	3			2,5	X	2017-20	
Store Mølle Vej	3			6,5	X	2017-20	
Strandvejen	3	X		45,0		2020	
Valkendorffsgade	3			2,0	X	2017-20	
Vester Farimagsgade	3			11,5	X	2017-20	
Æbeløgade	3			5,0	X	2017-20	
Adelgade	4			11,0	X	2017-20	
Borgergade	4			15,0	X	2018-20	
Brolæggerstræde	4			1,0	X	2017-20	
Dronningens Tværgade	4			8,0	X	2017-20	
Fredericiagade	4			7,5	X	2017-20	
Gernersgade	4		X	3,5	X	2017-20	
Grønningen	4		X	14,0		2018-20	
Herluf Trolles Gade	4			3,5	X	2017-20	
Hindegade	4			1,0	X	2017-20	
Holmbladsgade	4			14,0	X	2017-20	
Jernbane Allé	4		X	23,0	X	2017-20	
Jernbanegade	4			4,0	X	2017-20	
Kildevænget	4		X	0,5	X	2017-20	2017-18
Linnésgade	4			5,0		2019-20	
Marskensgade	4			2,0		2018-20	
Niels Hemmingsens Gade	4			4,5		2018-20	
Njalsgade	4			22,5	X	2017-20	2017-18
Næstvedgade	4			0,5		2018-20	
Olfert Fischers Gade	4			8,0		2018-20	
Olufsvej	4			2,0		2018-20	
Puggaardsgade	4			0,5		2019-20	
Rysensteensgade	4			1,0		2019-20	
Rødkildevej	4			3,5	X	2017-20	
Røsågade	4		X	2,5		2018-20	
Sankt Jakobs Gade	4			1,5	X	2017-20	
Sjælør Boulevard	4	X		23,0		2020	
Skjalm Hvides Gade	4			3,0	X	2017-20	
Skotterupgade	4			2,5	X	2017-20	
Svanevænget	4			2,5	X	2017-20	
Sønderborggade	4			1,0		2018-20	
Tingskiftevej	4			2,5	X	2017-20	
Vanløse Allé	4			2,5		2018-20	
Ved Norgesporten	4			1,5	X	2017-20	

Nedenstående figur giver et samlet overblik over, hvilke strækninger der er trafikalt belastede, og hvilke der har synergi med skybrudsprojekter og andre planlagte anlægsaktiviteter.



### PRIORITERINGSMODELLEN ER IKKE STATISK

København er en dynamisk by, og derfor er prioriteringsmatrixen heller ikke statisk. Den giver et øjebliksbillede af hvilke mulige synergieffekter, der er på nuværende tidspunkt, og nye projekter samt ændringer i planlagte projekter kan have betydning for de mulige synergieffekter. Dertil kommer, at nogle kørebanestrækninger nedbrydes hurtigere end andre, hvilket medfører ændringer i deres tilstand og dermed deres prioritet.

### FORVALTNINGENS TILGANG TIL PRIORITERING

Når forvaltningen prioriterer, hvilke strækninger der spilles ind i budgetforhandlinger, har synergi stor betydning, da

anlægsprojekter er dyre, og det derfor er afgørende, at projekter, der overlapper geografisk, udføres i rigtig rækkefølge og helst i samme forløb. Derfor er det ikke altid prioritet 1-strækninger, forvaltningen indstiller. Eksempelvis kan et skybrudsprojekt på en prioritet 3-strækning medføre, at strækningen indstilles til genopretning.

Kørebanestrækninger uden trafikal belastning er ofte mindre komplicerede at genoprette end strækninger med meget trafik, og de kan ofte eksekveres hurtigere. Af hensyn til planlægningen af udførelsen, kan det være hensigtsmæssigt at have større trafikerede kørebanestrækninger såvel som mindre komplicerede strækninger uden trafikal belastning.

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

**BYENS FYSIK**  
Udvikling af Anlægsprogrammer

Foto Ursula Bach, Københavns Kommune  
Layout TMF Byens Fysik





## TM8 Bedre tilgængelighed for færdselshandicappede

10. juni 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Kørestolsbrugere, dårligt gående, blinde og svagtseende har svært ved at komme trygt og sikkert rundt i København. Der er derfor behov for at forbedre de fysiske forhold på veje, pladser samt i parker for at København kan blive tilgængelig for alle borgere.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der udarbejdes et katalog over konkrete og prissatte indsatser, der kan anvendes til en målrettet prioritering af færdselshandicappedes tilgængelighed. Dette budgetønske indeholder to delprojekter:

#### *1. Kortlægning af tilgængeligheden i alle bydele*

Forvaltningen gennemfører en kortlægning af tilgængeligheden for færdselshandicappede i hele byen. Kørestolsbrugere, dårligt gående, blinde og svagtseende kan have modsatrettede ønsker til indretningen af gader og pladser såsom opspring ved kantsten, ledelinjer, farver i belægning, etablering af lydfyr m.v. De konkrete tiltag skal derfor udpeges og udvikles i tæt samarbejde med Handicaprådet og ældrerådene. Kataloget over tilgængelighedsindsatserne forelægges efterfølgende Teknik- og Miljøudvalget.

#### *2. Kortlægning og anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad*

Forholdene i Ørestaden er særligt problematiske, da bydelen er anlagt på baggrund af en designmanual, der er udarbejdet i en periode, hvor der var mindre fokus på tilgængelighed. Forvaltningen ønsker derfor at gennemføre forbedringer i området på baggrund af en kortlægning i samarbejde med Handicaprådet.

De konkrete tiltag i Ørestad forventes at være:

- Etablering af ramper ved kantstene.
- Etablering af ledelinjer langs fortove og på pladser.
- Etablering af flere hvilemuligheder for gangbesværede.
- Forbedring af adgangsforhold til rekreative arealer.



Tiltagene gennemføres på både offentlige og private fællesveje for at sikre en tilgængelighedsmæssig sammenbinding af Ørestaden. Da forvaltningen ikke kan kræve, at ejerne af de private fællesveje forbedrer tilgængeligheden, kan forvaltningen vælge at anvende kommunale midler til formålet jf. Privatvejslovens § 57, stk. 2, som giver kommunen ret til at regulere færdslen. Dette er muligt, da forbedringerne har et alment formål, idet de vil komme alle trafikanter til gode.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### Overordnede målsætninger og afledte effekter

København skal være for alle – også for københavnere med færdsels-handicap. Opgaven med at forbedre tilgængeligheden er stor, og indsatsen bør prioriteres og målrettes i fællesskab med brugerne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Kortlægning af tilgængeligheden i alle bydele	- Katalog over tilgængelighedsindsatser. - Bedre muligheder for fremtidig forbedring af tilgængeligheden i hele byen.
2. Kortlægning og anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad	- Bedre tilgængelighed i Ørestad.
Beskæftigelseseffekt (7,5 mio. kr.)	9,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2018 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Kortlægning af tilgængeligheden i alle bydele forventes ibrugtaget i august 2018, mens forbedringerne i Ørestad forventes ibrugtaget løbende frem til december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
<b>Bedre tilgængelighed for færdselshandicappede</b>	<b>7.500</b>	<b>50</b>
1. Kortlægning af tilgængeligheden i alle bydele	2.500	
2. Kortlægning og anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad	5.000	50

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelsen af opgaven kan stilles krav om, at eventuelle leverandører skal beskæftige praktikanter.

#### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Forvaltningen forventer ikke, at der vil være økonomiske risici forbundet med anlægsarbejderne i Ørestad, da disse vil bestå af flere mindre arbejder, hvor omfanget vil blive tilpasset den tilhørende økonomi. Der er imidlertid tidsmæssige risici forbundet med at gennemføre anlægsprojekter på private fællesveje, da det kræver gennemførelse af lovfæstede partshøringer blandt de tilstødende grundejere til projekterne. Derudover kan der være en tidsmæssig risiko forbundet med gennemførelse af anlægsprojekterne, da nogle af løsningerne (ledelinjerne) kan kræve afprøvning i fuld skala inden endeligt anlæg.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2018 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til vedligehold af bænke og lignende.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- 1. Kortlægning af tilgængeligheden i de 10 bydele	500	2.000				2.500	2.500*
- 2. Kortlægning og anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad		1.000	4.000			5.000	5.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>500</b>	<b>3.000</b>	<b>4.000</b>			<b>7.500</b>	<b>7.500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- 2. Kortlægning og anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad			25	50	50	125	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>25</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>125</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltaget 'Projektoptimering' (1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 1,1 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget 30. maj 2016.

#### *1. Kortlægning af tilgængeligheden i alle bydele*

Kortlægningen forventes igangsat i januar 2017 og forventes afsluttet i august 2017, hvorefter kataloget forelægges Teknik- og Miljøudvalget.

Tabel 4. Tidsangivelse, Kortlægning

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

## *2. Kortlægning og anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad*

Kortlægningen og de konkrete tiltag forventes fysisk igangsat i februar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2018.

Tabel 5. Tidsangivelse, Ørestad

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM9d Bedre forhold for cyklister – Reduktion af regnvand på cykelstier

12. august 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

I forbindelse med at Cykelredegørelsen blev taget til efterretning af Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, bestilte udvalget et budgetnotat om reduktion af regnvand på cykelstier.

### Indhold

Regnvand på og langs cykelstierne er til gene for cyklisterne. Stående vand på cykelstierne virker som en indsnævring af deres bredde, og det reducerer fremkommeligheden. Der kan opstå farlige undvigemanøvrer, når cyklisterne kører udenom vandet, og om vinteren kan vandet give farlige situationer, når det fryser til is. Endvidere giver vand på kørebanerne langs cykelstierne generende opsprøjt på cyklisterne.

Der foreslås tre indsatser for reduktion af regnvand på og langs især PLUSnettet. Indsatserne kan udføres uafhængigt af hinanden, men det har størst effekt, hvis de alle tre gennemføres. Særligt er der synergieffekt mellem indsats 1 og 2:

#### *1. Øget brøndsugning (3,5 mio. kr. og afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr.)*

Til trods for, at der i de seneste år er bevilget stadig flere midler til genopretning af vej- og cykelstiafvandning, kan den løbende vedligeholdelse ikke følge med, og ældre såvel som nyrenoverede brønde og stik risikerer at miste funktion. Brøndsugning er en grundlæggende forudsætning for, at cykelstierne ikke står under vand, men der er ikke driftsmidler til at rense brøndene regelmæssigt. Den nuværende kapacitet til brøndsugning muliggør kun årlig rensning af en tredjedel af kommunens vejbrønde hvilket er cirka 14.000 brønde ud af kommunens 45.000.

Det vurderes, at brøndene på og langs cykelstierne på PLUSnettet bør renses én gang om året for at aflede regnvandet optimalt fra cykelstierne. Derfor foreslås det, at der indkøbes en mindre brødsugningslastbil og oprettes et ekstra brødsugningsteam til at supplere forvaltningens to store brødsugningslastbiler, som i forvejen er hårdt belastede. Lastbilen har langt bedre fremkommelighed på cykelstierne, og brøndene kan suges uden, at der skal opsætte p-begrænsninger, mens arbejdet pågår. Den kan også med fordel benyttes i Middelalderbyen, hvor de store lastbiler

ikke kan komme frem samt på torve og pladser og på stier i parker, hvor der er afvanding til rist.

En mindre lastbil har en kapacitet til at rense ca. 8.000 brønde årligt, og vil samtidig medføre, at kapaciteten på de to store lastbiler kan udnyttes mere optimalt. De har hver kapacitet til at rense ca. 10.000 brønde pr. år, men på grund af mange akutte brøndsugninger er det ikke muligt at udnytte kapaciteten optimalt.

Da der er leveringstid på ca. 12 måneder på en brøndsugningsmaskine inkl. EU-udbud, kan en lille lastbil først være i drift omkring januar 2018. Derfor foreslås det, at der indkøbes en privat entreprenør til brøndsugning i 2017. Det estimeres, at der for 1,0 mio. kr. kan renses ca. 4.000 brønde. Indkøb af privat entreprenør er en dyrere og mindre fleksibel løsning, men det er nødvendigt, hvis indsatsen skal påbegyndes i 2017.

### *2. Renovering af defekte vejbrønde (2,0 mio. kr.)*

Vejbrøndenes funktion er at lede regn væk fra vejene og cykelstierne, og når brøndene er defekte, står der vand på vejene efter regnskyl. Via TV-inspektion suppleret med visuel besigtigelse identificeres de defekte brønde. For at undgå unødvendige fremkommelighedsgener anvendes opgravningsfri metoder, når det er muligt.

Indsatsen er skalerbar, og der kan renoveres cirka 130 brønde for 2,0 mio. kr.

### *3. Reparation af lunger og andre arealer med risiko for uønsket vandsamling (2,0 mio. kr.)*

Lunker, sætninger eller ujævne arealer kan give store vandpytter på cykelstierne. Forvaltningen har tilstandsregistreringer af alle cykelstier, men eftersom nogle lunger og ujævnheder kun er synlige under og lige efter regnvejr, er alle defekte arealer ikke nødvendigvis registreret. Forvaltningen vil derfor foretage supplerende registreringer af arealer med risiko for uønsket vandsamling til brug for prioritering af reparationsarbejder.

Når lunger eller lignende skader reparerer, er det nødvendigt at reparere et areal omkring lungen. Hvor stort et område, der skal reparerer for at undgå revner til gene for cyklisterne, varierer meget. Derfor er der også et stort spænd i pris for reparationsarbejderne. Indsatsen er skalerbar, og der renoveres 100-400 lunger og andre arealer med risiko for uønsket vandsamling for 2,0 mio. kr.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, se risikovurdering.

### Overordnede målsætninger og effekter

Indsætterne understøtter målsætningerne i Fællesskab København om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel i 2025. Indsætterne forventes at gøre det mere attraktivt at cykle, idet de øger sikkerheden og fremkommeligheden samt giver større komfort for cyklisterne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Øget brøndsugning	- Øget sikkerhed og tryghed. - Bedre fremkommelighed. - Større komfort. - Forebyggelse af oversvømmelser i kældrene.
2. Renovering af defekte vejbrønde	- Øget sikkerhed og tryghed. - Bedre fremkommelighed. - Større komfort. - Forebyggelse af rottereder. - Forebyggelse af oversvømmelser i kældrene.
3. Reparation af lunger	- Øget sikkerhed og tryghed. - Bedre fremkommelighed. - Større komfort. - Øget tryghed.
Beskæftigelseseffekt (7,5 mio. kr.)	9,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>Bedre forhold for cyklister – Reduktion af regnvand på cykelstier</b>	<b>7.500</b>	<b>1.500</b>
1. Øget brøndsugning		
- Indkøb af brøndsugningslastbil	2.500	1.500
- Indkøb af privat entreprenør i 2017	1.000	
2. Renovering af defekte vejbrønde	2.000	
3. Reparation af lunger og andre arealer med risiko for uønsket vandsamling	2.000	

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

### Risikovurdering

Projektet vurderes at være et ukompliceret anlægsprojekt. Derfor afsættes 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter. Koordinering med andre større anlægsprojekter kan have indflydelse på tidsplanen.



## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,5 mio. kr. i perioden 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til løn til tre specialarbejdere og service, reparation og bortskaffelse af affald i forbindelse med brøndsugningen.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Øget brøndsugning</i>							
- Indkøb af brøndsugningslastbil		2.500				2.500	2.500*
- Indkøb af privat entreprenør i 2017		1.000				1.000	1.000*
<i>2. Renovering af defekte vejbrønde</i>		2.000				2.000	2.000*
<i>3. Reparation af lunke og andre arealer med risiko for uønsket vandsamling</i>		2.000				2.000	2.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>7.500</b>				<b>7.500</b>	<b>7.500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Øget brøndsugning</i>							
- Vedligehold og drift			1.500	1.500	1.500	4.500	4.500*
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>4.500</b>	<b>4.500*</b>

#### 1. Øget brøndsugning

Brøndsugningslastbilen forventes ibrugtaget i januar 2018. Der indkøbes privat entreprenør til brøndsugning i 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2018

#### 2. Renovering af defekte vejbrønde

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og afsluttes senest i december 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2017

### 3. Reparation af lunger og andre arealer med risiko for uønsket vandsamling

Reparationen af lunger bør ikke foretages, mens der er frost. Projektet forventes derfor fysisk igangsat i april 2017 og afsluttet i oktober 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2017

### Tidligere afsatte midler

I budget 2014, 2015 og 2016 samt i Genopretningsrammen 2019 er der bevilget henholdsvis 9,3, 3,5, 35,1 og 10,6 mio. kr. til reovering af brønde og stikledninger på kørebaner og cykelstier.

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			9.300				
Budgetaftale 2015				3.500			
Budget 2016					35.100		
Genopretningsrammen 2019					10.600		
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>9.300</b>	<b>3.500</b>	<b>45.700</b>		



## TM9g Bedre forhold for cyklister – Nørregadekorridoren



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 24. august 2015 Optimeringsplanen KBH Cykelby 2025, som indeholder idéoplæg til i alt seks centrale korridorer i byen, hvor fremkommeligheden for cyklister kan optimeres og fremtidssikres i forhold til den forventede stigning i antallet af cyklister. Dette budgetønske omhandler Nørregadekorridoren, som er den 1,4 km lange strækning gennem Vendersgade, Nørregade, Gammeltorv, Nytorv, Rådhusstræde og Frederiksholms Kanal indtil Stormgade.

### Indhold

Nørregadekorridoren benyttes af mange af de biler, der skal ind til Midlaldersbyen, og fremstår samtidig som en cykelkorridor mellem Nørrebro og Amager. Mange oplever gaden som kaotisk og utryk, idet der både er mange cykler, biler, aflæsning af varer og rutedrift med store busser. Busserne kører i begge retninger på hele strækningen, hvorimod den øvrige biltrafik er delvis ensrettet. Samtidig har Nørregade en relativ bred kørebane og meget smalle fortove, så fodgængere må træde ud på kørebanen, når de f.eks. møder modkørende barnevogne.

Forvaltningen foreslår derfor en trafikalt optimering af Nørregadekorridoren, hvor de to delstrækninger – Vendersgade og Nørregade-Frederiksholm Kanal – kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

Forvaltningen foreslår følgende trafikale optimeringer på Vendersgade:

- Etablering af cykelsti på dele af strækningen.
- Smalere vejprofil og bredere fortove på Vendersgade.
- Israels Plads udvides mod vejmidten for at skabe bedre sammenhæng mellem de to sider af pladsen, og der lukkes eventuelt for gennemkørende biltrafik.
- 50-100 flere cykelparkeringspladser ved Israels Plads.
- Bedre fodgængerforbindelse mellem Israels Plads og Nørreport Station.
- Etablering af Vendersgade som grøn vej i forbindelse med klimatilpasning af byen, hvor Vendersgade etableres som en prototypetest med henblik på at kvalificere typologier for udformning af kommende grønne veje i klimatilpasningsplanen.

8. september 2016

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Vendersgade og Nørregade

Der er for nyligt anlagt regnvandsriste i Nørregade, og det er derfor forvaltningens anbefaling, at Nørregade ikke graves op på ny. Der gennemføres derfor kun nogle punktvisse forbedringer i Nørregade som f.eks. etablering af steder til vareaflysning og ændringer af pladser. Hele korridoren styrkes dog samlet set som cykelgade, hvor trafikken vil blive afviklet på cyklisternes præmisser uden anlæggelse af yderligere cykelstier.

Forvaltningen foreslår følgende trafikale optimeringer på strækningen Nørregade-Frederiksholm Kanal:

- Punktvisse forbedringer i Nørregade herunder etablering af plads til vareaflysning f.eks. i sidegader.
- Den fodgængerpromenade, der er under planlægning langs Frederiksholms Kanal på sydsiden af Stormgade, fortsættes på pladsen ved Nybogade-Frederiksholm Kanal. Pladsen ombygges og tilpasses promenaden i udtryk og funktion under hensyntagen til den fremtidige trafikale funktion bl.a. i forhold til den kommende metrostation i området.

I forlængelse af projektet gennemfører Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen en vurdering af, om det er muligt at omlægge buslinje 14, således at den ikke kører i Nørregade, hvilket den heller ikke gør i øjeblikket, hvor der er anlægsarbejde i gaden. Der gennemføres også en vurdering af, om området i stedet kan betjenes med mindre busser. Formålet er at fjerne alle store busser herunder også turistbusser i den relativt smalle gade, så gaden fredeliggøres, og den opleves mere tryk og med bedre fremkommelig for de øvrige brugere særligt for de mange cyklister og gående. Resultatet af analysen forelægges eventuelt i form af et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2018.

I forbindelse med projektet forventes der en nedlæggelse af ca. 28 parkeringspladser i korridoren, hvor belægningsprocenten er fra 60 til over 100 kl. 22 om aftenen. Grønne løsninger indarbejdes i øvrigt i det omfang, det er muligt, og handicaptilgængelighed vil være i fokus i forbindelse med belægningstyper, ledelinjer m.v.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Tiltagene understøtter målsætningerne i Fællesskab København om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel i 2025, og at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik. De trafikale tiltag forventes således at forbedre fremkommeligheden for cyklister, buspassagerer og fodgængere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Styrkelse af Nørregadekorridoren som cykelgade	- Mere tryghed for cyklister og gående.
Udvidelse af Israels Plads	- Bedre sammenhæng mellem Torvehallerne og Israels Plads. - Mere plads til etablering af cykelparkering og ophold.
Nedlæggelse af ca. 28 parkeringspladser i Nørregadekorridoren	- Bedre fremkommelighed og forhold for vareaflysning. - Plantning af træer i (afhænger dog af ledningsforhold i gaden).
Belægningstyper, ledelinjer og andre tiltag i forhold til handicaptilgængelighed	- Bedre tilgængelighed for færdselshandicappede.
Beskæftigelseseffekt (32,0 mio. kr.)	38,4 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Nørregadekorridoren har estimerede anlægsudgifter på i alt 32,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2019, 0,3 mio. kr. i 2020 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,4 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltals-effekt)

(1.000 kr. – 2017 p/1)	Anlæg 2017-2020	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2021
<b>Bedre forhold for cyklister - Nørregadekorridoren</b>	<b>32.000</b>	<b>600</b>	<b>749</b>
- Vendersgade	22.000	400	457
- Nørregade -Frederiksholm Kanal	10.000	200	292

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 35 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Budgetønsket er baseret på et idéoplæg, som er udarbejdet af Rambøll som del af Optimeringsplanen KBH Cykelby 2025. Der er således allerede gennemført en indledende analyse af muligheder og eventuelle effekter. Der er imidlertid tale om en kompliceret strækning, og det kan derfor ikke garanteres, at løsningerne i idéoplægget kan implementeres.

Der er tale om et stort projekt, der kræver en grundig analyse og projektering samt en omfattende lokal dialog. Disse faktorer er medvirkende til projektets relativt lange tidshorisont. Ved anlægsarbejdet i centrum er der

yderligere en større risiko for uforudsete udgifter end andre steder i byen. Disse faktorer er medvirkende til projektets relativt lange tidshorisont.

Tiltagene i Vendersgade skal koordineres med HOFOR's etablering af fjernvarme, som gennemføres i perioden 2018-2021. Efter HOFOR's etablering af fjernvarme skal strækningen endvidere genoprettes. Tiltagene skal samtidig koordineres med øvrige tiltag i området, som eventuelt besluttet med budget 2017, herunder budgetønskerne om udarbejdelse af ideoplæg til Vendersgadekvarteret i samspil med relevante og lokale interessenter samt afprøvning af cykelparkeringsløsninger (budgetnotatet *Idéoplæg: Forbedringer i Vendersgadekvarteret*).

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Nørregadekorridoren har estimerede anlægsudgifter på i alt 32,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2019, 0,3 mio. kr. i 2020 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til drift af de renoverede arealer herunder til pleje af nye træer. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,4 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelsen af ca. 28 parkeringspladser, hvoraf 8 er i rød betalingszone og 20 er i grøn betalingszone. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
<i>Vendersgade</i>								
- Projektering		1.200	1.200	200			2.600	2.600*
- Udførelse				10.000	9.400		19.400	
<i>Nørregade -Frederiksholm Kanal</i>								
- Projektering		800	800	200			1.800	1.800*
- Udførelse				7.000	1.200		8.200	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>17.400</b>	<b>10.600</b>		<b>32.000</b>	<b>4.400*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
<i>Vendersgade</i>								
- Vedligehold og drift				75	150	400	625	
<i>Nørregade -Frederiksholm Kanal</i>								
- Vedligehold og drift				75	150	200	425	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>150</b>	<b>300</b>	<b>600</b>	<b>1.050</b>	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>								
<i>Vendersgade</i>								
- Provenutab				229	292	292	813	
<i>Nørregade -Frederiksholm Kanal</i>								
- Provenutab				146	457	457	1.060	
<b>Afledt servicemåltalseffekt i alt</b>				<b>375</b>	<b>749</b>	<b>749</b>	<b>1.873</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Styrket koordinering' (1,5 %), 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Sourcingstrategi' (1 %), 'Længere planlægningshorisont' (2 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 7,3 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget 30. maj 2016.

Projektet har synergieffekter til projektet 'Bedre forhold for cyklister – Torvegadekorridoren'. Hvis begge projekter vedtages, forventer forvaltningen en samlet effektivisering på 7,8 %. Hvis kun det ene projekt vedtages, er det derimod kun effektiviseringstiltagene 'Længere planlægningshorisont' og 'Styrket koordinering', der kan realiseres, hvorfor forvaltningen maksimalt forventer en effektivisering på 3,8 %.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2019 og ibrugtaget i oktober 2020.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2020

### Tidligere afsatte midler

Der er siden 2006 afsat midler til cykelprojekter i cykelpakkerne. Siden budget 2012 er der afsat følgende midler.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	75.000						
Budgetaftale 2013		75.000					
Overførselssagen 2012-2013		30.000					
Budgetaftale 2014			50.000				
Overførselssagen 2013-2014			12.000				
Budgetaftale 2015				75.000			
Overførselssagen 2014-2015				2.600			
Budget 2016					74.400		
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>75.000</b>	<b>105.000</b>	<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>74.400</b>		



## **Henvisninger**

Optimeringsplanen KBH Cykelby 2025 (herunder idéoplæg til de seks cykelkorridorer), Teknik- og Miljøudvalget den 24. august 2015.

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/df4a3cc9-4e84-4cdc-aed5-bd06f5ebdd76/3ebd3c7d-f80f-47aa-9394-cda2cf83feaf/Attachments/13558102-15311249-2.PDF>

Nørregadekorridoren (Cykeloptimeringsplan Nørregade).

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/df4a3cc9-4e84-4cdc-aed5-bd06f5ebdd76/3ebd3c7d-f80f-47aa-9394-cda2cf83feaf/Attachments/13558306-15311898-1.PDF>



## TM9h Bedre forhold for cyklister – Sikkerhed og tryghed

10. juni 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Utryghed er en stigende årsag til, at cyklen fravælges som transportmiddel. Dette skyldes primært den stigende trængsel i cykeltrafikken samt den større variation i rejsehastighed på cykel med udbredelsen af blandt andet ladcykler og elcykler. For at nå målsætningerne skal det gøres mere sikkert og trygt at cykle i København, hvilket både vil bidrage til at fastholde eksisterende cyklister og ikke mindst få flere nye og mere uvante cyklister i gang med at cykle. Dette opnås bedst med en bredspektret indsats, der både indbefatter en udvidelse af kapaciteten i cykelnettet, understøttelse af alternative forbindelser såsom grønne cykelruter, udbredelsen af hastighedsdæmpning samt målrettede indsatser overfor blandt andet skoleelever og nye cyklister.

Budgetnotatet indeholder de initiativer, der indgår i temaet ”Sikkerhed og tryghed” i Cykelredegørelse 2016, som Teknik- og Miljøudvalget tog til efterretning på mødet den 30. maj 2016.

### Indhold

Der foreslås følgende initiativer:

- Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisters sikkerhed og tryghed (0,5 mio. kr.)*  
Kortlægning af situationer med særlig risiko for ulykker og utryghed såsom svingende biler, afkortede cykelstier, venstresvingszoner mv. herunder prioriteret investeringsbehov.
- Indsatser for Sikre Skoleveje (10,0 mio. kr.)*  
Etablering af mere trygge og sikre forhold for skoleelever på baggrund af systematisk screening af skolevejsforholdene i forbindelse med skolesammenlægninger og nye skoledistrikter.
- Information og undervisning for nye cyklister (4,5 mio. kr.)*  
Særlige undervisningsforløb målrettet børn i førskole- og skolealderen i samarbejde med skoler og institutioner, cykelkurser målrettet indvandrere fra lande uden cykelkultur samt undervisning i cykelreparation for udsatte unge, fortsat information om cykelregler samt undervisning i at cykle i København til turister og tilflyttere samt kortlægning af samlet effektiviseringspotentiale i forbindelse med indsatser for nye cyklister.

4. *Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner (6,0 mio. kr.)*  
Implementering af en til to 30/40-km/t hastighedszoner i beboelseskvarterer med henblik på øget sikkerhed og tryghed inklusiv kortlægning af effektiviseringspotentiale for indsatser i form af regulering af biltrafikken. Størrelse og antal af zoner afhænger af retningslinjer i et nyt statsligt cirkulære, der er under udarbejdelse. Dette projekt afhænger af politiets godkendelse.
5. *Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet (4,7 mio. kr.)*  
Opsætning af 200-250 skilte på det eksisterende Grønne Cykelrutenet med henblik på øget brug af cykelruterne.
6. *Cykelstiudvidelser (10,0 mio. kr.)*  
Udvidelse af cykelsti til PLUSnet-standard på 1-2 særligt belastede strækninger f.eks. Gothersgade, Østerbrogade eller Havnegade/Børsgade.
7. *Cykelsti på Vesterfælledvej (6,0 mio. kr.)*  
Etablering af cykelsti mellem Lyrskovgade og Vesterbrogade med henblik på bedre forbindelse til Carlsbergområdet samt kommende metrostation ved Platanvej/Frederiksberg Allé.
8. *Grønne Cykelruter, udbedring af missing links (10,0 mio. kr.)*  
Udbedring af missing links på det grønne cykelrutenet med henblik på styrket sammenhæng på tværs af det eksisterende net herunder Valbyruten og Vigerslevruten samt foranalyse af cykelbro ved Danshøj Station i forbindelse med Danshøjruten.
9. *Grøn cykelrute, Carlsberggruten (22,0 mio. kr.)*  
Etablering af den Grønne Cykelrute Carlsberggruten, hvormed Carlsberg-området forbindes med Valbyruten og Danshøjruten.
10. *Grøn cykelrute, Havneringruten (18,3 mio. kr.)*  
Fast belægning fra og med Nokken til Slusen samt stibro over Havnevigen.

Den overordnede risikovurdering er, at projekterne qua deres forskelligartede karakter spænder fra meget komplicerede til relativt ukomplicerede. Se endvidere risikovurderingen nedenfor samt bilag 1, ”Uddybende beskrivelse af de enkelte indsatser”.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Generelle erfaringer med denne type initiativer er, at de kan øge trygheden op til 50 % i et område og give en stigning i cykeltrafikken på op til 15-20 %.

Table 1. Overview of activities and derived effect

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisteres sikkerhed og tryghed	-Kvalificering af fremtidige indspil til budgetforhandlinger med henblik på større effekt per investeret krone.
2. Indsatser for Sikre Skoleveje	-Øget tryghed blandt børn og forældre. -Stigning i andel skolebørn der cykler og går.
3. Information og undervisning for nye cyklister	-Øget tryghed og sikkerhed for nye cyklister. -Øget mobilitet på arbejdsmarkedet for udsatte borgere. -Stigning i antal børn, indvandrere og tilflyttere der cykler.
4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner	-Reduktion i ulykker i de pågældende zoner. -Fredeliggørelse af beboelsesområder. -Øget tryghed blandt cyklister og gående. -Stigning i antal cyklister og gående.
5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet, 200-250 skilte	-Stigning i antal cyklister på det grønne cykelrutenet samt aflastning af befærdede korridorer på PLUSnettet.
6. Cykelstiudvidelser	-Forventet stigning i tryghed på op til 20 % samt stigning i cykeltrafik på 10-15 %.
7. Cykelsti på Vesterfælledvej	-Op til 15-20 % flere cyklister.
8. Grønne cykelruter, udbedring af missing links på Valbyruten og Vigerslevruten samt foranalyse af cykelbro ved Danshøj Station	-Op til 20 % flere cyklister på de Grønne Cykelruter.
9. Grøn Cykelrute, Carlsberggruten	-Op til 20 % flere cyklister på Carlsberggruten.
10. Grøn Cykelrute, Havneringruten inkl. stibro over Havneviggen	-Effekt: op til 15 % flere cyklister på Havneringruten mellem Slusen og Nokken, og markant flere når ny bro til Teglværksholmen etableres.
Beskæftigelseseffekt (92,0 mio. kr.)	110,4 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 92,0 mio. kr. i perioden 2016-2020. Der skal som en konsekvens af projekterne tilføres afledte driftsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2019 og 2,0 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der forventes desuden et potentielt provenutab forbundet med projekterne på op til 0,1 mio. kr. i 2018, 0,4 mio. kr. i 2019 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Projekterne forventes endeligt ibrugtaget medio 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2016-2020	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2020
1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisters sikkerhed og tryghed	500	
2. Indsatser for Sikre Skoleveje	10.000	140
3. Information og undervisning for nye cyklister	4.500	
4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner	6.000	80
5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet	4.700	80
6. Cykelstueindvielser	10.000	
7. Cykelsti på Vesterfælledvej	6.000	90
8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links	10.000	400
9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten	22.000	600
10. Grøn Cykelrute – Havneringruten	18.300	650

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Følgende projekter forventes at have parkeringskonsekvenser:

#### 7. Cykelsti på Vesterfælledvej

18 parkeringspladser forventes nedlagt i blå zone. Belægningsgraden på Vesterfælledvej er i løbet af dagen mellem 60 % og 80 %. Om natten er belægningsgraden over 100 %.

#### 9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten

I alt 201 parkeringspladser forventes nedlagt, heraf 83 i gul zone og 92 udenfor betalingszonen. Parkeringspladserne i gul zone er hhv. på Lys-højgårdsvej, hvor belægningsgraden er 100 % hele døgnet, og hhv. Bannevolden, hvor belægningsgraden er under 60 %.

Følgende projekter kan eventuelt medføre parkeringskonsekvenser:

#### 2. Indsatser for Sikre Skoleveje

Afhængigt af hvilke projekter, der bliver aktuelle, kan det være hensigtsmæssigt at nedlægge enkelte parkeringspladser.

#### 4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner

Afhængigt af de forventede nye reglers udformning, kan det blive nødvendigt at nedlægge enkelte parkeringspladser.

For de øvrige projekter er der ingen parkeringskonsekvenser.

### Risikovurdering

Følgende projekter vurderes at være relativt ukomplicerede:

1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisters sikkerhed og tryghed
2. Indsatser for Sikre Skoleveje
3. Information og undervisning for nye cyklister
5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet
8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links

Følgende projekter vurderes at være komplicerede:

4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner



- 7. Cykelsti på Vesterfælledvej
- 9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten
- 10. Grøn Cykelrute – Havneringruten

Følgende projekter vurderes at være meget komplicerede:

- 6. Cykelstueudvidelser

For uddybende risikobeskrivelser, se bilag 1.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 92,0 mio. kr. i perioden 2016-2020. Der skal som en konsekvens af projekterne tilføres afledte driftsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2019 og 2,0 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der forventes desuden et potentielt provenutab forbundet med projekterne på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,4 mio. kr. i 2019 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisteres sikkerhed og tryghed</i>							
- Projektering	100	400				500	500*
- Udførelse							
<i>2. Indsatser for Sikre Skoleveje</i>							
- Projektering		1.500	1.000	500		3.000	3.000*
- Udførelse			2.000	5.000		7.000	
<i>3. Information og undervisning for nye cyklister</i>							
- Projektering		500	3.000	1.000		4.500	500*
- Udførelse							
<i>4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner</i>							
- Projektering		1.000	1.000			2.000	2.000*
- Udførelse			3.000	1.000		4.000	
<i>5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet</i>							
- Projektering		500	200			700	700*
- Udførelse			4.000			4.000	4.000*
<i>6. Cykelstueudvidelser</i>							
- Projektering		700	1.000			1.700	1.700*
- Udførelse			1.300	7.000		8.300	
<i>7. Cykelsti på Vesterfælledvej</i>							
- Projektering		700	700			1.400	1.400*
- Udførelse			2.600	2.000		4.600	
<i>8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links</i>							
- Projektering		1.500	500			2.000	2.000*
- Udførelse			6.000	2.000		8.000	
<i>9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten</i>							
- Projektering		1.000	2.000	1.000		4.000	4.000*

- Udførelse				10.000	8.000	18.000	
<i>10. Grøn Cykelrute – Havneringruten</i>							
- Projektering		1.000	1.000			2.000	2.000*
- Udførelse			10.300	6.000		16.300	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>100</b>	<b>8.800</b>	<b>39.600</b>	<b>35.500</b>	<b>8.000</b>	<b>92.000</b>	21.800*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>2. Indsatser for Sikre Skoleveje</i>							
- Vedligehold og drift				40	140	180	
<i>4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner</i>							
- Vedligehold og drift				60	80	140	
<i>5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet</i>							
- Vedligehold og drift				80	80	160	
<i>7. Cykelsti på Vesterfælledvej</i>							
- Vedligehold og drift				50	90	140	
<i>8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links</i>							
- Vedligehold og drift				300	400	700	
<i>9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten</i>							
- Vedligehold og drift					600	600	
<i>10. Grøn Cykelrute – Havneringruten</i>							
- Vedligehold og drift				150	650	800	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>680</b>	<b>2.040</b>	<b>2.720</b>	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
<i>7. Cykelsti på Vesterfælledvej</i>							
- Provenutab			50	115	115	279	
<i>9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten</i>							
- Provenutab				250	529	779	
<b>Afledt servicemåltalseffekt i alt</b>			<b>50</b>	<b>365</b>	<b>644</b>	<b>1.058</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med de konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Styrket koordinering' (0,7 %), 'Projektoptimering' (0,7 %), 'Byggeweb' (0,7 %), 'Sourcingstrategi' (0,6 %), og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget 30. maj 2016.

Tidsangivelse er angivet for hver enkelt indsats nedenfor.

*1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisteres sikkerhed og tryghed*  
 Projektet forventes igangsat i november 2016 og ibrugtaget maj 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

## 2. Indsatser for Sikre Skoleveje

Projektet forventes igangsat i maj 2018 og ibrugtaget oktober 2019.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2019

## 3. Information og undervisning for nye cyklister

Projektet forventes igangsat i november 2017 og ibrugtaget juni 2019.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2019

## 4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner

Projektet forventes igangsat i marts 2018 og ibrugtaget juni 2019.

Tabel 7. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2019

## 5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet

Projektet forventes igangsat i marts 2018 og ibrugtaget oktober 2018.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2018

## 6. Cykelstiudvidelse

Projektet forventes igangsat i maj 2019 og ibrugtaget september 2019.

Tabel 9. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2019

## 7. Cykelsti på Vesterfælledvej

Projektet forventes igangsat i oktober 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tabel 10. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2019

### 8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links

Projektet forventes igangsat i oktober 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tabel 11. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2019

### 9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten

Projektet forventes igangsat i maj 2019 og ibrugtaget maj 2020.

Tabel 12. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2020

### 10. Grøn Cykelrute – Havneringruten

Projektet forventes igangsat i september 2018 og ibrugtaget september 2019.

Tabel 13. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2019

### Tidligere afsatte midler

Der er siden 2006 afsat midler til cykelprojekter i cykelpakkerne, se Cykelredegørelse 2016. Siden budget 2012 er der afsat følgende midler:

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/5f55a751-a3df-489d-9dc0-0e4f5cdf548/d11f83ac-ea0c-426b-97b4-369f4c08bcd5/Attachments/15294913-18710318-1.PDF>.

Tabel 14. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	75.000						
Budgetaftale 2013		75.000					
Overførselssagen 2012-2013		30.000					
Budgetaftale 2014			50.000				
Overførselssagen 2013-2014			12.000				
Budgetaftale 2015				75.000			
Overførselssagen 2014-2015				2.600			
Budget 2016					74.400		
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>75.000</b>	<b>105.000</b>	<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>74.400</b>		

### Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse af de enkelte indsatser

## Bilag I. Uddybende beskrivelser af de enkelte indsatser

I dette bilag uddybes de 10 indsatser til forbedring af forholdene for cyklister indenfor temaet sikkerhed og tryghed i Cykelredegørelse 2016.

*1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisters sikkerhed og tryghed*  
Sammenhængen mellem sikkerhed og tryghed er kompleks, og det er derfor vigtigt, at det er de rigtige initiativer, der iværksættes. Én ulykke er en for meget, men samtidig er det trygheden som københavnernes sætter højt i forhold til at vælge/fravælge cyklen som transportmiddel. Der skal udpeges udvalgte trafiksituationer typisk omkring kryds og deres udformning, hvor forskellige løsninger vurderes i forhold til tryghed, sikkerhed og fremkommelighed gennem ulykkesanalyse, interview af cyklister, observationer i kryds og evt. konfliktregistreringer. Kortlægningen vil danne baggrund for forslag om konkrete projekter til budgetforhandlingerne for Budget18. Projektet vurderes til at være relativt ukompliceret.

### Estimeret budget

Kortlægning: 0,5 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Ingen

### *2. Indsatser for Sikre Skoleveje*

Sikre skoleveje er fortsat relevant at prioritere, idet der de kommende år vil være et stigende antal børn i skolealderen som følge af den forventede befolkningsvækst. Behovet gøres endvidere aktuelt af den løbende byudvikling, skolesammenlægninger og ændrede skoledistrikter, som ofte ikke tager hensyn til børnenes skolevej. Der er behov for en systematisk screening af eksisterende skoleveje i de forskellige bydele, og på baggrund af screeningen udpeges de relevante projekter. Projektet er en pulje, hvorfor tiltagene tilpasses den økonomiske ramme. Projektet vurderes derfor økonomisk at være relativt ukompliceret.

Estimeret budget (Indsatsen er skalerbar, da screeningen forventes at udpege en lang række relevante projekter)

Sikre skoleveje indsatser: 10,0 mio. kr. pr år

Parkeringskonsekvenser: Afhængig af hvilke projekter, der bliver aktuelle, kan det være hensigtsmæssigt at nedlægge enkelte parkeringspladser.

### *3. Information og undervisning for nye cyklister*

Information og undervisning er centralt for at få flere til at cykle både i forhold til større sikkerhed og tryghed på cykelstierne. Særlige kilder til utryghed er dels de mange biler, og dels at det kan være utrygt at cykle blandt de mange andre cyklister, når man ikke er vant til det. Indsatsen skal målrettes nye cyklister herunder både børn og voksne, turister og tilflyttere (danske og udenlandske). Indsatserne skal evalueres for at afdekke kendskab og effekt af indsatserne. Projektet vurderes at være relativt ukompliceret.



#### Estimeret budget

Undervisning, information, kortlægning og evaluering: 4,5 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Ingen

#### *4. Hastighedsdæmpning i form af 30/40-km/t-zoner*

Mellem de større veje i København er der udpeget hastighedszoner med ønskelige hastigheder på 30-40 km/t. Lavere hastigheder på en stor del af det lokale vejnet vil både forbedre cyklisternes sikkerhed og tryghed. Der er gode erfaringer med de få hastighedszoner, der er etableret i København. Der forventes nye regler for etablering af hastighedszoner, som skulle gøre det lettere at få godkendt hastighedszoner hos politiet, men det vides ikke p.t. hvornår det pågældende cirkulære er færdigt, hvilket kan få betydning for tidsplanen. Det foreslås at implementere 1-2 hastighedszoner i boligområder, inspiration kan findes i allerede udarbejdede (men ikke realiserede) planer for hastighedszoner. Udformning og implementeringen vil afhænge af, hvordan de nye regler præcis udformes. Grundet manglende viden om den endelige udformning og tidshorisont for cirkulæret, er projektets gennemførelse vurderet til at kompliceres, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

#### Estimeret anlægsbudget

1-2 hastighedszoner: 6,0 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Afhængig af reglerens udformning, kan det blive nødvendigt at nedlægge enkelte parkeringspladser.

#### *5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet*

Vejvisning på det eksisterende Grønne Cykelrutenet kan opnås ved at opsætte 200-250 ruteskilte, som netop er blevet udviklet i forbindelse med Havneringens lancering. 14 % af københavnere kender ikke de grønne cykelruter, som i dag omfatter et net på 58 km. Forbedret vejvisning etableres med henblik på at få flere til at bruge de Grønne Cykelruter og aflaste de overbelastede cykelstier langs store veje på PLUS-nettet. Projektet vurderes at være relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

#### Estimeret anlægsbudget

200-250 Cykelruteskilte: 4,7 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Ingen

#### *6. Cykelstiudvidelser*

Udvidelse af cykelsti til PLUSnet-standard på 1-2 særligt belastede strækninger fx Gothersgade, Østerbrogade eller Havnegade/Børsgade. Udpegningen sker på baggrund af en screening, som gennemføres i løbet af 2016. Projektet er vurderet til at være meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

#### Estimeret anlægsbudget

Udvidelse af cykelsti: 10,0 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Alt efter hvilke strækninger, der udpeges, kan der forekomme parkeringsnedlæggelser.

### *7. Cykelsti på Vesterfælledvej*

Vesterfælledvej mellem Lyrskovgade og Vesterbrogade har pt. ikke cykelstier, men indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016. Den kan karakteriseres som en særligt problematisk strækning at etablere cykelstier på, da strækningen er meget smal. Der er erfaringer at trække på fra de løsninger, der for nylig er gennemført på Kingosgade-Enghavevej. På Vesterfælledvej er der en hverdagsdøgntrafik på ca. 2.600, men der forventes en stigende cykeltrafik i forbindelse med udviklingen af Carlsbergområdet. Cykelstier på Vesterfælledvej er også vigtige, når Metrostationen ved Platanvej/Frederiksberg Allé åbner. Platanvej (der ligger på Frederiksberg) er pt. lukket for biltrafik, men åben for cykeltrafik. Frederiksberg Kommune har for nylig etableret cykelstier på Bülowvej, der ligger på linjen Vesterfælledvej-Platanvej-Madvigs Allé. Det er usikkert hvad vejens tilstand er, hvorfor projektet er vurderet at være meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

#### Estimeret anlægsbudget

Anlæg af cykelsti: 6,0 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Der nedlægges 18 nat-parkeringspladser ud af 18 nat-parkeringspladser i blå zone.

### *8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links*

Godt halvdelen af det Grønne Cykelrutenet er etableret, og der kan skabes sammenhæng i det resterende net ved at fokusere på at udbedre missing links (de dele af nettet, hvor der ikke med rimelighed kan cykles). Særligt på Danshøjstruten, Utterslevruten, Valbyruten, Vigerslevruten og Amagerruten kan opnås større sammenhæng for forholdsvis få penge. Projektet vurderes økonomisk at være relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

#### Estimeret anlægsbudget

Udvidelse af Danshøjbroen (foranalyse): 1,5 mio. kr.

Missing links på et par ruter: 8,5 mio. kr.

I alt: 10,0 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Ingen

### *9. Grøn Cykelrute, Carlsbergstruten*

Carlsbergstruten har en længde på 5 km fra Københavns Hovedbanegård til Danshøj Station i Valby. Etappen langs Sønder Boulevard er allerede etableret, og etaperne fra Halmtorvet til Hovedbanegården samt langs Carlsberg Byen etableres henholdsvis i forbindelse med den nye metrostation ved Hovedbanegården i 2019 samt i forbindelse med udbygningen af Carlsberg Byen i sommeren 2016. Det resterende stykke, der binder hele ruten sammen med Valby, indbefatter Lyshøjgårdsvej og Carl Langes Vej samt forbindelse til et kort stykke af Valbyruten ved Danshøjstruten/Danshøjbroen (denne indgår under indsats 8 ovenfor, idet den udgør et "missing link", hvor det pt. er ulovligt at cykle). An-

lægsprojekterne omfatter etablering af manglende fortov og andre opgraderinger (herunder regulering af bilparkeringen) på en del af Banevolden frem til Hønsbroen. På Lyshøjgårdsvej frem til Fengersvej etableres cykelstier, mens der på Carl Langes Vej samt de øvrige villaveje frem til Danshøjruuten/Danshøj Station etableres trafiksaneringer med nedsat hastighed og andre forbedringer. Projektet er vurderet til at være kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

#### Estimeret anlægsbudget

Banevolden, fortov og p-regulering, 0,6 km á 3 mio/km:	2,0 mio. kr.
Lyshøjgårdsvej, 2 km cykelsti langs vej á 10 mio/km:	17,0 mio. kr.
Carl Langes Vej m.fl. dæmpes:	3,0 mio. kr.
I alt:	22,0 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Der skal nedlægges 175 parkeringspladser ud af 347 pladser i alt, heraf 83 i gul zone og 92 uden for zone.

#### *10. Grøn Cykelrute, Havneringruten*

Havneringruten er en ny Grøn Cykelrute med et turismepotentiale. Når Inderhavnsbroen åbnes, er det største missing link på Havneringruten fjernet. Men ruten vil blive mere anvendelig og oplevelsesrig med en stibro over Havnevigen (del af lokalplan), med tilhørende stiforbindelse og fast belægning på den eksisterende grussti fra og med Nokken til Ved Slusen vil gøre denne del af Havneringruten anvendelig året rundt. Der søges medfinansiering med den private grundejer til stibro over Havnevigen. Denne strækning er også udpeget til at være en del af Supercykelstinet. I lokalplanen Nokken er gang og cykelsti syd for Nokken fastlagt til 6 meters bredde, med en belysning ved pullerter eller up-lights. Der skal søges dispensation for fredning for at etablere den planlagte sti. Grundet uafklaret partnerskabsmulighed med den private grundejer samt fredningsbestemmelser er projektet vurderet til at være kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

#### Estimeret anlægsbudget

Fast belægning på ca. 1,6 km og broen over Havneringen: 18,3 mio. kr.  
Endeligt budgetoverslag følger når evt. aftale med privat grundejer er på plads.

Parkeringskonsekvenser: Ingen



## TM9i Bedre forhold for cyklister - Flere cykelparke- ringspladser (revideret den 11 september)

11. september 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Der er et stort behov for etablering af cykelparkering i København. Ifølge det seneste cykelregnskab er kun 33 % af københavnernes tilfredse med cykelparkeringsmulighederne generelt i byen. Dette understreges af, at der til byens 678.000 cykler i dag kun er ca. 51.000 offentlige cykelparkeringspladser. Prognoser i forbindelse med Optimeringsplan KBH 2025 viser samtidig en forventet stigning for cykeltrafikken på 27 % i 2025, hvilket yderligere vil øge presset på byens cykelparkeringskapacitet. Budgetnotatet tager udgangspunkt i Cykelredegørelse 2016, Tema ”Cykelparkering”, som Teknik- og Miljøudvalget tog til efterretning på mødet den 30. maj 2016.

### Indhold

Den fortsatte udbygning af cykelparkeringskapaciteten udfordres af pladsmanglen på gadeplan. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at der fremadrettet fokuseres på nye, multifunktionelle og integrerede løsninger, der er mere komplicerede og derfor også må forventes at blive dyrere end de traditionelle stativer. Forvaltningen foreslår samtidig, at der udvikles partnerskaber med eksterne aktører for at styrke indsatsen både på offentlige og private grunde og øge muligheden for medfinansiering af konkrete anlæg.

Forvaltningen har foretaget en indledende screening, der viser, hvor der er størst behov for udvidelse af cykelparkeringskapaciteten. Stationer og steder med stor koncentration af indkøbsmuligheder er særligt kritiske, og det er også her målinger viser, at københavnernes er mindst tilfredse med cykelparkeringsmulighederne. Forvaltningen vurderer, at det er en nødvendig forudsætning at etablere partnerskaber med eksterne aktører som f.eks. DSB, Metroselskabet, Realdania og kommercielle parter (f.eks. Torvehallerne, Magasin, Fisketorvet m.fl.), hvis cykelparkeringsudfordringen skal løses. Derudover er der fortsat behov for punktvisse forbedringer en række steder i byen.

Med udgangspunkt i screeningen og med fokus på synergieffekter i forhold til andre projekter foreslår forvaltningen seks indsatser koncentreret om stationer, Indre By samt punktvisse forbedringer i hele byen. Se bilag 1 for en uddybende beskrivelse af disse. De seks delprojekter kan igangsættes uafhængigt af hinanden:

1. *Valby Station, samarbejde med DSB.*  
Samarbejde med DSB om 400 attraktive og stationsnære cykelparkeringspladser ved Valby Station.
2. *Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen.*  
600 cykelparkeringspladser i nærområdet til de kommende metroforpladser på Metro Cityringen (op til 17 stationer) som supplement til de planlagte parkeringspladser på metroforpladserne.
3. *Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering.*  
Partnerskabsaftaler og udvikling af business cases med henblik på offentlig-private investeringer i cykelparkering, hvor forvaltningen foreslår: 200-250 cykelparkeringspladser ved Magasin (hvoraf nogle er midlertidige). Udvikling af pladsbesparende cykelparkeringsløsninger til fremtidig opskalering. Midlertidig opsætning af 150-300 pladser i forbindelse med tests. 500-1.000 midlertidige flytbare cykelparkeringspladser fordelt på 5-10 events.
4. *Foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion ved vigtige adgangspunkter i Indre By.*  
Mulighederne i Middelalderbyen for at etablere traditionelle cykelstativer i det eksisterende byrum er ved at være udtømt. Der er således et stort behov for at udvikle nye cykelparkeringsløsninger, der understøtter by- og handelslivet.
5. *Pulje til at imødekomme lokale ønsker til cykelparkering, der tilgodeser byens behov.*  
Cirka 1.000 cykelparkeringspladser ved kommunale bygninger og i andre udvalgte områder af byen.
6. *Intensiveret bydækkende oprydning.*  
Yderligere bemanning til oprydning. Opskalering af lokaler og materiel, der muliggør indsamling af efterladte cykler.

Endvidere er cykelparkeringsindsatsen ved Københavns Hovedbanegård beskrevet i budgetnotatet *Flere cykelparkeringspladser ved Hovedbanegården*.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede med undtagelse af Valby Station, hvor den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering. Valby Station (1) og partnerskaber (3) forudsætter at der kan indgås aftaler med private aktører.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Opgradering af cykelparkeringskapaciteten forventes at medføre større tilfredshed med mulighederne for cykelparkering blandt københavnere. Således vil tiltagene bidrage til at opnå målet i Fællesskab København om at øge tilfredsheden fra 33 % i 2014 til 70 % i 2025. Indsatsen vil endvi-

dere føre til øget cyklisme og færre uhensigtsmæssigt parkerede cykler i byrummet, hvilket vil gøre centrale byrum mere attraktive og føre til mere byliv og bedre forhold for handlende. Desuden vil forslagene understøtte målet om øget fremkommelighed.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Valby Station, samarbejde med DSB	- Øget tilfredshed med cykelparkering ved stationer. - Samarbejde med DSB, som kan udløse øget finansiering til optimering af cykelparkering ved stationer i hele København.
2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen	- Øget tilfredshed med cykelparkering ved stationer. - Bedre fremkommelighed for gående. - Udvikling af nye integrerede løsninger, der kombinerer cykelparkering, begrønning og byliv.
3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering	- Øget tilfredshed med cykelparkering ved indkøb. - Bedre fremkommelighed for gående og bilister. - Forberedelse til en permanent løsning til glæde for byliv, fodgængere og cyklister. - Udvikling og test af nye typer af løsninger til gavn for byrum, cyklister og fodgængere på sigt. - Best practice-katalog for integreret cykelparkering i nybyggeri.
4. Foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion ved vigtige adgangspunkter i Indre By	- Forberedelse til løsninger i konstruktion ved centrale byrum i det centrale København, hvor interesserne for udnyttelse af byrummet er mange og divergerende.
5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker til cykelparkering	- Udnyttelse af lokal viden om cykelparkeringsbehov til at tilgodese byens behov. - Øget tilfredshed med cykelparkering. - Bedre fremkommelighed for gående og øvrige trafikanter. - Øget tilfredshed med cykelparkering ved kommunens egne bygninger. - Proaktiv dialog med lokale aktører om løsning af konkrete udfordringer.
6. Intensiveret bydækkende oprydning	- Frigjort kapacitet på op til 15 % i eksisterende stativer. - Øget tilfredshed med cykelparkering. - Bedre fremkommelighed for gående og øvrige trafikanter.
Beskæftigelseseffekt (22,1 mio. kr.)	26,5 årsværk.

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,1 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2017 og 2018, 0,9 mio. kr. i 2019 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til 2020.



Table 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	<b>Anlæg 2017-2020</b>	<b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2020</b>
<b>Flere cykelparkeringspladser</b>	<b>22.100</b>	<b>1.065</b>
<i>1. Valby Station, samarbejde med DSB</i>	<i>10.000</i>	<i>100</i>
<i>2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen</i>	<i>4.000</i>	<i>100</i>
<i>3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering</i>	<i>3.100</i>	<i>50</i>
<i>4. Foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By</i>	<i>1.000</i>	
<i>5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering</i>	<i>4.000</i>	<i>90</i>
<i>6. Intensiveret bydækkende oprydning</i>		<i>725</i>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne med undtagelse af Valby Station er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Den overordnede risikovurdering for Valby Station er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Grundet nærheden til jernbanen og det deraf stærkt forhøjede sikkerhedsniveau for anlægsarbejde i nærheden af kørestrømsledninger og baneskinne, har projektet en fordyrende kompleksitet. Der er derudover en del uafklarede forhold forbundet med projektet, som bevirker økonomiske såvel som tidsmæssige risici. Dette gælder i særlig grad en eventuel fælles finansiering med DSB, som ikke er endeligt afklaret.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,1 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2017 og 2018, 0,9 mio. kr. i 2019 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem til vedligehold af nye cykelstativer samt fortsat oprydning og håndtering af herreløse cykler.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Valby Station, samarbejde med DSB</i>							
- Projektering		1.000	1.000			2.000	2.000*
- Udførelse			4.000	4.000		8.000	
<i>2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen</i>							
- Projektering		300	300	200		800	800*
- Udførelse			400	2.800		3.200	
<i>3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering</i>							
- Projektering		1.200				1.200	1.200*
- Udførelse		1.000	900			1.900	500*
<i>4. Cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By (foranalyse)</i>							
- Projektering		1.000				1.000	1.000*
<i>5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering</i>							
- Projektering		200	200	200	200	800	800*
- Udførelse		800	800	800	800	3.200	3.200*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>5.500</b>	<b>7.600</b>	<b>8.000</b>	<b>1.000</b>	<b>22.100</b>	<b>9.500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Valby Station, samarbejde med DSB</i>							
- Vedligehold og drift			25	50	100	175	
<i>2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen</i>							
- Vedligehold og drift			25	50	100	175	
<i>3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering</i>							
- Vedligehold og drift		25	25	50	50	150	
<i>5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering</i>							
- Vedligehold og drift		10	40	70	90	210	
<i>6. Intensiveret bydækkende oprydning</i>							
- Vedligehold og drift		725	725	725	725	2.900	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>760</b>	<b>840</b>	<b>945</b>	<b>1.065</b>	<b>3.610</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Længere planlægningshorisont' (2 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 4,8 % af

den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget 30. maj 2016.

#### *1. Valby Station, samarbejde med DSB*

Projektet forventes igangsat i august 2018 og ibrugtaget i december 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	June 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

#### *2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen*

Projektet forventes fysisk igangsat i august 2018 og ibrugtaget i december 2019.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	June 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

#### *3. Intensiveret dialog/partnerskaber med eksterne aktører om cykelparkering*

Projektet forventes fysisk igangsat i juni 2017 og ibrugtaget i december 2018.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juni 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

#### *4. Cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By (foranalyse)*

Projektet forventes igangsat i oktober 2016 og ibrugtaget i juni 2017.

Tabel 7. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2017

#### *5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering*

Projektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i december 2020.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

### 6. Intensiveret bydækkende oprydning

Projektet forventes gennemført i perioden januar 2017 til december 2020.

Tabel 9. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017
Projektet forventes afsluttet	December 2020

### Tidligere afsatte midler

Der er siden 2006 afsat midler til cykelprojekter i cykelpakkerne. Siden budget 2012 er der afsat følgende midler:

Tabel 10. Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012		75.000					
Budgetaftale 2013			2.000	53.500	19.500		
Overførselssagen 2012-2013			3.000	12.000	15.000		
Budgetaftale 2014				10.000	40.000		
Overførselssagen 2013-2014				3.000	2.500	6.500	
Budgetaftale 2015					11.700	41.900	21.400
Overførselssagen 2014-2015					1.300	1.200	100
Budgetaftale 2016					12.000	27.900	15.200
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>75.000</b>	<b>5.000</b>	<b>78.500</b>	<b>102.000</b>	<b>77.500</b>	<b>36.700</b>

### Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse af de enkelte indsatser

## Bilag I. Uddybende beskrivelser af indsatser

I dette bilag uddybes de seks delprojektet til forbedring af Københavns cykelparkeringskapacitet.

### STATIONER

#### *1. Valby Station, samarbejde med DSB*

Valby Station er en stor pendlerstation med S-, regional- og fjerntog, samt by- og fjernbusser. Cykelparkeringsforholdene er langt fra tidssvarende, og der er behov for flere pladser samt opgradering af de eksisterende stativer, der flere steder er nedslidte.

Det nemmeste og billigste løsning er at etablere en række cykelparkeringspladser på broen over banen. Ulempen er, at de ikke ligger tæt på stationen, hvilket kan betyde, at cykelparkeringspladserne ikke vil blive benyttet og dermed ikke vil løse parkeringsproblemerne tættere på stationen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor større anlægsmæssige tiltag i området, hvilket muliggør etablering af attraktive og stationsnære pladser, som skal indpasses i stationens øvrige funktioner. Der vil være tale om konventionelle cykelstativer samt toetagers stativer svarende til dem ved hovedindgangen til stationen. Stativerne kan delvis placeres i lettere konstruktioner samt via forsænkninger i jorden. Disse cykelparkeringspladser vil medvirke til at rydde op i cyklerne og forskønne den sydlige adgang til stationen samt give området et tiltrængt løft. Denne løsning flugter desuden med DSB's aktuelle projekt i området om optimering og forskønnelse af deres arealer, bedre busbetjening m.v. Det er derfor hensigtsmæssigt med et fælles projekt og en samlet løsning, da både problemets omfang og løsning berører DSB og Københavns Kommunes arealer.

Grundet nærheden til jernbanen og det deraf stærkt forhøjede sikkerhedsniveau for anlægsarbejde i nærheden af kørestrømsledninger og banskinnerne har projektet imidlertid en høj og fordyrende kompleksitet.

Forvaltningen vurderer, at det er en forudsætning for generelt at løse udfordringerne med cykelparkering ved stationerne i København, at Københavns Kommune samarbejder med DSB og de øvrige relevante parter ved stationerne om samlede og koordinerede løsninger. En aftale med DSB omkring Valby Station vil således tjene som et vigtigt foregangseksempel for Københavns Kommunes generelle samarbejde med DSB angående opgradering af cykelparkering ved stationer.

#### *2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende metrostationer på Metro Cityringen*

I forbindelse med planlægningen af de enkelte metrostationer på Metro Cityringen er der planlagt cykelparkering ud fra de eksisterende behov. Dermed er der ikke taget højde for, at nye fremskrivninger viser en stig-

ning i cykeltrafikken på 27 % i 2025 i forhold til i dag som følge af befolkningstilvæksten.

Forud for åbningen af Metro Cityringen i juli 2019 ønsker forvaltningen derfor at sikre tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet ved de enkelte stationer. Et samarbejde med Metroselskabet kan være med til at undersøge mulighederne for supplerende cykelparkering i nærområderne ved de kommende metrostationer.

Da mange af de kommende metrostationer ligger i tæt befolkede områder i byen, er der behov for en vægtning mellem den traditionelle cykelparkering i cykelstativ, en god tilgængelighed for metropassagerer samt mulighed for by- og handelsliv. Derfor ønsker forvaltningen at undersøge muligheden for nye cykelparkeringsløsninger, der både tilgodeser behovet for cykelparkering og livet på pladsen. Det kunne bl.a. være introduktionen af multifunktionelt byinventar som f.eks. cykelparkering i kombination med en bæk eller cykelparkering i forbindelse med skybrudssikring.

## **INDRE BY**

### *3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering*

Forvaltningen vurderer, at ekstern medfinansiering og samarbejde i form af partnerskaber har en vigtig rolle i forhold til, hvorvidt det vil lykkes at nå de ambitiøse mål om 70 % tilfredshed med cykelparkering i 2025. Forvaltningen er allerede nu i dialog med en lang række eksterne interessenter som f.eks. DSB, Jeudan og Realdania, der er positive over for et målrettet samarbejde vedrørende cykelparkering. Det vil imidlertid kræve en målrettet indsats at håndtere de mange mulige samarbejder på professionel og rettidig vis samt at sikre systematisk afsøgning af yderligere partnerskabsprojekter med mulighed for ekstern medfinansiering.

#### *Task force for cykelparkering*

Forvaltningen anbefaler derfor, at der afsættes midler til en samlet toårig task force for partnerskaber om cykelparkering. Oprettelse af en task force vil kunne sikre:

- Konsistent og opsøgende dialog med relevante strategiske partnere med henblik på medfinansiering og samarbejde.
- Bidrage til værdisætning af cykelparkering med henblik på udvikling af business cases for kommunen og eksterne aktører for at understøtte investeringer i cykelparkering.

#### *Magasin og Lille Kongensgade*

I området omkring Magasin og Lille Kongensgade er der i dag et akut behov for at opgradere cykelparkeringskapaciteten, og samtidig er der et stort potentiale i en mere langsigtet cykelparkeringsløsning i kombination med en samlet helhedsorienteret byrumsløsning for Lille Kongensgade (forløb fra Rådhuspladsen via Strædet til Kgs. Nytorv) og Kgs. Nytorv.



Indsatsen er derfor opdelt i en umiddelbar udbedring af de akutte kapacitetsproblemer i samarbejde med de lokale interessenter samt udvikling af en mere permanent og langtidsholdbar løsning i kombination med de mange andre interesser, der er i området. Eventuelle nødvendige investeringer i forbindelse med en permanent anlægsløsning vil indgå i kommende budgetforhandlinger.

Løsningen på den korte bane indeholder f.eks. midlertidige cykelparkeringsløsninger, som vil løse udfordringerne indtil en mere permanent løsning er på plads i form af flex-parkering, intensiveret oprydning, forsøg med stativløs parkering med videre.

#### *Udvikling af nye cykelparkeringsløsninger*

Grundet stigende pladsproblemer særligt i de tætte byrum med størst kapacitetsunderskud i forhold til cykelparkering, vil traditionelle cykelstativer ikke længere alene kunne løse cykelparkeringsudfordringen. For at kunne imødekomme de mange forskellige ønsker til funktioner i byens rum er det derfor nødvendigt at produktudvikle løsningerne, så de kan løse flere forskellige behov på én gang.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde Københavns Kommunes Innovationshus udviklet en række idéer til multifunktionelle prototyper, som med fordel kan testes ude i byrummet med henblik på videreudvikling og implementering. Ved at arbejde målrettet med prototypetest vil forvaltningen kunne afdække, hvorledes løsningerne fungerer i praksis, og hvad brugerne synes om løsningerne. Erfaringerne fra disse prototypetest vil danne udgangspunkt for ønsker til opskalering i forbindelse med forhandlingerne om budget 2018.

Realdania har udtrykt interesse for et samarbejde vedrørende integreret cykelparkering i nybyggeri som følge af de skærpede krav til cykelparkering i Kommuneplanen. Her er der generelt stor mangel på viden om best practice-løsninger samt værdisætning af disse. Dokumentation af værdien af integreret cykelparkering samt udvikling af nye løsninger vurderes at have stort potentiale i forhold til at fremtidssikre cykelparkering i byudviklingsområder, hvor en betydelig del af den fremtidige stigning i trafikken forventes at genereres.

Der er derudover behov for bedre løsninger for midlertidig, flytbar cykelparkering i forbindelse med større arrangementer i byen, hvor uhenigtsmæssigt parkerede cykler er til gene for fremkommelighed og i visse tilfælde udgør en sikkerhedsrisiko. Her er der et potentiale i at udvikle fleksible, pladsbesparende og omkostningseffektive stativer i samarbejde med eventarrangører. Som indledningsvist forsøg vil forvaltningen i forsommeren 2016 samarbejde med Distortion om pilottests af midlertidige stativer. Erfaringerne fra dette forsøg vil indgå i den videre produktudvikling.

Indsatsen indeholder:

- Udvikling af pladsbesparende løsninger, der kombinerer cykelparkering med bl.a. skybrudssikring, begrønning og ophold.
- Udvikling af omkostningseffektiv og pladsbesparende midlertidig flytbar cykelparkering, som i regi af projektet testes i forbindelse med events (f.eks. på Kvæsthusmolen, i Parken og ved Islands Brygge).
- Prototypetests af integrerede løsninger i nybyggeri eventuelt i relation til BLOX-byggeriet samt katalog for best practice for integreret cykelparkering i nybyggeri herunder samfundsøkonomisk værdisætning af cykelparkering til brug for både kommuner og developere.

#### *4. Cykelparkeringsanlæg i konstruktion ved vigtige adgangspunkter i Indre By (foranalyse)*

Indre By er under pres i forhold til cykelparkering, da der er mange publikumsrettede funktioner koncentreret på et relativt lille område, ligesom der er mange forskellige ønsker til byrummenes funktion. Københavnerne har for vane at parkere cyklen så tæt på destinationen som overhovedet muligt, men i Middelalderbyen er der også mange, som sætter cyklen i kanten af området og fortsætter til fods. Byrummene ved disse naturlige adgangspunkter til Middelalderbyen er derfor under et ekstra stort pres, hvor mange cykler parkeres uhensigtsmæssig og skæmmer byrummene og deres øvrige funktioner til gene for forretningslivet, byens brugere, tilgængeligheden m.v.

Forvaltningen er allerede i gang med at etablere mere cykelparkering i Middelalderbyen, men muligheden for at etablere flere traditionelle cykelstativer i det eksisterende byrum er ved at være udtømt. Der er således et stort behov for at udvikle nye cykelparkeringsløsninger, der understøtter by- og handelslivet.

Ved mange af adgangspunkterne er det typisk ikke muligt at etablere yderligere traditionel cykelparkering uden at nedprioritere andet i byrummet som f.eks. udeservering, bilparkering eller butiksudstillinger m.m., og ydermere vil det typisk skæmme byrummets æstetiske udtryk.

Da der er tale om nogle naturlige adgangspunkter, hvor cyklister sætter deres cykel i længere tid, mens de har forskellige ærinder i Middelalderbyen, vurderer forvaltningen, at det netop her vil være muligt at få cyklisterne til at anvende et attraktivt cykelparkeringsanlæg i konstruktion. Det kan enten være over eller under jorden, automatisk eller manuelt, nye konstruktioner eller genbrug af allerede eksisterende bygninger, som tilpasses det enkelte steds egenart og muligheder. Oplagte steder er Højbro Plads, Kultorvet, Vandkunsten, Kgs. Nytorv og Regnbuepladsen, men der er behov for en detaljeret analyse af muligheder og udfordringer, før der kan peges på en specifik løsning og økonomi de forskellige steder.

Pladsernes forskellighed kombineret med manglende erfaring i København med sådanne anlæg kræver således en grundig forundersøgelse, hvor pladernes beskaffenhed screenes og mulige anlægstekniske løsninger gennemgås. Helt konkret er der behov for at få afklaret følgende:

- Københavns Kommune skal have opdateret viden om automatiske cykelparkeringsløsninger, hvor der er sket en stor udvikling på dette område inden for de sidste fem år.
- Omkostninger til anleggelse og drift af cykelkældere skal undersøges nærmere samt hvor mange pladser, der skal være i sådan et anlæg, før det er relevant.
- Ved anlæg i konstruktion skal samfundsøkonomien vurderes sammen med en komparativ analyse i forhold til cykelparkeringspladser ved nedlæggelse af bilparkeringspladser.
- Undersøgelse af behov for bemanning ved ikke-automatiske anlæg samt andre funktioner, der kan højne kvaliteten af det enkelte anlæg og dermed gøre det mere attraktivt at benytte.

Foranalysen vil munde ud i forslag til konkrete anlægsprojekter til kommende budgetforhandlinger.

## **UDRULNING AF BYDÆKKENDE INDSATSER**

### *5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering*

De tidligere afsatte midler til cykelparkering har medført, at forvaltningen har etableret ca. 3.500 cykelparkeringspladser i byen, hvor der har været behov. Det har eksempelvis været steder med meget byliv, handel eller i forbindelse med skråparkeringsprojekt, hovedsageligt i Indre By samt brokvarterene.

I takt med den stigende cykeltrafik stiger behovet for cykelparkering de fleste steder i byen. Selvom behovet er størst ved stationer og områder med større indkøbskoncentrationer, så er det også vigtigt at følge med det stigende behov spredt i byen, hvis tilfredsheden med cykelparkering ved boliger og arbejdspladser skal fastholdes. Det er i byens interesse, at mange cykler samtidig med, at de parkerede cykler ikke skaber dårlige byrum og dårlig fremkommelighed for andre trafikanter.

Forvaltningen foreslår derfor, at der afsættes en ny pulje til en endnu mere proaktiv indsats, som både kan imødekomme ønsker fra borgere om cykelparkering, hvor det tilgodeser byens behov, ligesom der kan rettes henvende til private aktører om et samarbejde om at løse et givent cykelparkeringsbehov.

Ligesom der ved stationer og indkøbskoncentrationer er et stort behov for cykelparkering, så tiltrækker kommunens egne institutioner også mange cykler. I takt med at kravene i Kommuneplanen til cykelparkering i nybyggeri er blevet skærpet, vil det være hensigtsmæssigt, at kommunen selv går foran og sikrer gode cykelparkeringsløsninger ved kommunens egne bygninger – både ved nybyggeri og eksisterende byggeri. Derfor foreslår forvaltningen, at en del af puljen udmøntes til at opgradere cykelparkering ved kommunale bygninger.

### *6. Intensiveret bydækkende oprydning*

Efterladte cykler estimeres at udgøre op til 15 % af belægningen i den eksisterende cykelparkering, og intensiveret fjernelse af disse vil dermed kunne frigøre kapacitet ikke mindst på steder, hvor det er svært at finde plads til yderligere stativer. Derudover er cykler flere steder uhensigtsmæssigt parkeret bl.a. foran sikkerhedsudgange ved metro m.v.

Erfaringen fra forvaltningens nuværende indsats for oprydning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler viser, at oprydning sikrer bedre udnyttelse af kapaciteten i eksisterende stativer, ligesom det har en adfærdspåvirkende effekt. Desuden medvirker den løbende oprydning til at opretholde gældende sikkerhedskrav. Forvaltningen vurderer derfor, at der er et betydeligt potentiale i at optimere kapaciteten i nuværende og fremtidige stativer ved at intensivere oprydning og håndtering af efterladte cykler.

Indsatsen indeholder:

- Yderligere bemanning til oprydning.
- Opskalering af lokaler og materiel, der muliggør indsamling af efterladte cykler.

Indsatsen koordineres med det igangværende udviklingsprojekt KBH Cykelhåndtering, der har til formål at optimere samarbejdet mellem kommunen, politiet m.fl. vedrørende håndteringen af efterladte cykler.



## **TM10 Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade (revideret den 6 september)**

5. september 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by, Amager Vest

### **Baggrund**

Borgerrepræsentationen vedtog den 21. august 2014 en principbeslutning om at modtage en gave fra Realdania i form af en ny cykel- og gangbro over Inderhavnen fra Vester Voldgade til Langebrogade. På samme møde godkendte Borgerrepræsentationen en partnerskabsaftale mellem Realdania og Københavns Kommune, hvor Københavns Kommune bl.a. forpligter sig til at anlægge en række trafikale anlæg i nærområdet, som er nødvendige for at komme sikkert til og fra broen. Den 26. november 2015 vedtog Borgerrepræsentationen den endelige modtagelse af gaven fra Realdania. For at Københavns Kommune kan have følgeanlæggene færdige til den forventede åbning af broen i december 2018, er det nødvendigt, at midlerne afsættes i budget 2017.

### **Indhold**

Broen bygges af Realdania og forventes overdraget til Københavns Kommune som færdigt byggeri i december 2018. Realdania anlægger foruden broen selve landingerne på hver side af havnen fra kajkanten og frem til hhv. Christians Brygge på vestsiden og Langebrogade på østsiden.

Broen er en del af Amagerruten i Det Grønne Cykelrutenetværk og vil blive et alternativ for cyklisterne på den hårdt trafikbelastede Langebro. Dette budgetønske omhandler finansieringen af de følgeanlæg, som Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet at være nødvendige for at imødekomme de ændrede trafikmønstre og skabe sikkerhed og tryghed for cyklister, der skal til og fra den nye bro. Delprojekt 1-6 blev præsenteret for Borgerrepræsentationen på samme møde som vedtagelsen af den endelige gavemodtagelse af broen. Delprojekt 7 er det alternativ, som forvaltningen har udarbejdet til en krydsombygning af Amager Boulevard/Ved Langebrogade/Klaksvigsgade.

*1. Krydsombygning, Langebrogade/Ved Langebro*

Mindre krydsombygning og etablering af manglende cykelsti under Langebro i den ene side samt forbedring af forhold for cyklister, der kommer fra Amager Boulevard.

*2. Punktvise udvidelser, Islands Brygge*

Punktvis udvidelse af cykelstien på Islands Brygge, da de eksisterende cykelstier er meget smalle. Der forventes 3.000-4.000 yderligere cyklister i forhold til den nuværende situation.

*3. Cykelbaner/-stier, Ny Kongensgade*

Udvidelse og etablering af cykelbaner/-stier mellem H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade. Der nedlægges syv parkeringspladser i grøn betalingszone på Ny Kongensgade, hvor belægningsprocenten er 60-80 % om aftenen og natten.

*4. Cykelstier, Jarmers Plads*

Etablering af to manglende stykker cykelsti. Cykelstien vil have stor betydning for at trække cyklister fra H.C. Andersens Boulevard og Nørre Voldgade ned ad Vester Voldgade.

*5. Forbedrede krydsninger, Islands Brygge-Artillerivej*

Forbedringer af krydsningsmuligheder ved Thorshavnsgade og Klaksvigsgade.

*6. Pulje til mindre forbedringer*

Mindre punktforbedringer og herunder eventuel nedlæggelse af utidssvarende signalanlæg på Vester Voldgade.

*7. Yderligere opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge*

I budget 2016 blev der afsat 0,5 mio. kr. til en forundersøgelse af en ombygning af krydset Amager Boulevard/Ved Langebro/Klaksvigsgade. Forundersøgelsen, som blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2016, viser, at en ombygning er mulig, så cyklister og fodgængere kan krydse Amager Boulevard i begge retninger. Forundersøgelsen viser imidlertid også, at en krydsombygning vil reducere fremkommeligheden for biler på Amager Boulevard og Ved Langebro med op til 58 sekunder. Forundersøgelsen blev taget til efterretning, idet Teknik- og Miljøudvalget konstaterede, at den fremlagte løsning ikke er brugbar, og at udvalget hellere vil have en alternativ løsning med brug af de grønne cykelruter, Islands Brygge m.v.

Dette budgetønske omhandler derfor et alternativ. Etablering af delprojekt 2 og 5 samt en yderligere opgraderinger af cykelforbindelser på Islands Brygge vil udgøre et alternativ til den krydsombygning, der blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget. Disse opgraderinger tager udgangspunkt i, at de ekstra 4.000-8.000 cyklister, som kommer fra den nye bro og som skal videre ad Amager Boulevard eller mod Københavns Universitet, vil blive ledt under Langebro og videre ad Islands Brygge, Vestmannagade og Thorshavnsgade op til Amager Boulevard.



Løsningen indebærer en udvidelse af cykelstierne på Islands Brygge med 1 m i bredden, som skal supplere de punktvisse udvidelser i delprojekt 2, samt etablering af cykelbane i den side på Vestmannagade, hvor der ikke allerede er etableret cykelbane.

Udvidelsen af cykelstierne samt etablering af cykelbanerne forudsætter, at der nedlægges i alt 27 parkeringspladser på Islands Brygge på strækningen fra Vestmannagade til Njalsgade samt på Vestmannagade. Belægningsprocenten på de ovennævnte gader er 80-100 % det meste af døgnet. Der er dog ledig parkeringskapacitet på tilstødende veje. Løsningen indebærer endvidere, at der fjernes ca. otte vejtræer langs Islands Brygge. Der er ikke tale om kirsebærtræer fra alléen på den vestlige side af Islands Brygge.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projekterne og broen vil tilsammen understøtte Det Grønne Cykelrutenet (Amagerruten) og således støtte op om Københavns intentioner om at blive verdens bedste cykelby.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
1. Krydsombygning, Langebrogade/Ved Langebro	- Forbedre sikkerheden og fremme cykelflow til/fra Amager Boulevard og broen.
2. Punktvisse udvidelser, Islands Brygge	- Forbedre sikkerheden og fremme cykelflow.
3. Cykelbaner/stier, Ny Kongensgade	- Forbedre sikkerheden og fremme cykelflow til/fra H.C. Andersens Boulevard og broen.
4. Cykelstier, Jarmers Plads	- Fremme cykelflow til/fra Vester Voldgade.
5. Forbedrede krydsninger, Islands Brygge-Artillerivej	- Forbedre sikkerheden og cykelflow.
6. Pulje til mindre forbedringer	- Forbedre sikkerheden og cykelflow.
7. Yderligere opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge	- Forbedre sikkerheden og fremme cykelflow. - Sammenhængende cykelstinet.
Beskæftigelseseffekt (14,5 mio. kr.)	17,4 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2018 og 0,21 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,3 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Anlægsprojekterne forventes ibrugtaget løbende frem til december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltals-effekt)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	<b>Anlæg 2016-2018</b>	<b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019</b>	<b>Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018</b>
<b>Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade</b>	<b>14.500</b>	<b>210</b>	<b>271</b>
<i>1. Krydsombygning, Langebrogade/ Ved Langebro</i>	<i>2.000</i>	<i>60</i>	
<i>2. Punktvisse udvidelser, Islands Brygge</i>	<i>2.000</i>	<i>50</i>	
<i>3. Cykelbaner/ -stier, Ny Kongensgade</i>	<i>2.500</i>	<i>50</i>	<i>100</i>
<i>4. Cykelstier på Jarmers Plads</i>	<i>2.000</i>	<i>40</i>	
<i>5. Forbedrede krydsninger, Islands Brygge-Artillerivej</i>	<i>2.000</i>		
<i>6. Pulje til mindre forbedringer</i>	<i>2.000</i>		
<i>7. Yderligere opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge</i>	<i>2.000</i>	<i>10</i>	<i>171</i>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsudgifterne til uforudsete udgifter.

Projektområdet ligger umiddelbart op af Realdanias byggeplads til broen, og de to anlægsprojekter skal koordineres. Konsekvensen af dette kan være, at enkelte elementer af delprojekterne først kan anlægges til sidst i anlægsperioden i 2018.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. 2018 og 0,21 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projekterne på i alt 0,3 mio. kr. årligt fra 2018 og frem som følge af nedlæggelsen af syv parkeringspladser i grøn betalingszone i delprojekt 3 og nedlæggelsen af 27 parkeringspladser i blå betalingszone i delprojekt 7. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>1. Krydsombygning, Langebrogade/ Ved Langebro</i>							
- Udførelse			2.000			2.000	2.000*
<i>2. Punktwise udvidelser, Islands Brygge</i>							
- Udførelse		2.000				2.000	2.000*
<i>3. Cykelbaner/-stier, Ny Kongensgade</i>							
- Udførelse		2.500				2.500	2.500*
<i>4. Cykelstier, Jarmers Plads</i>							
- Udførelse		2.000				2.000	2.000*
<i>5. Forbedrede krydsninger, Islands Brygge-Artillerivej</i>							
- Projektering		300				300	300*
- Udførelse			1.700			1.700	
<i>6. Pulje til mindre forbedringer</i>							
- Projektering		600				600	600*
- Udførelse			1.400			1.400	
<i>7. Yderligere opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge</i>							
- Udførelse		1.000	1.000			2.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>8.400</b>	<b>6.100</b>			<b>14.500</b>	<b>9.400*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Krydsombygning, Langebrogade/ Ved Langebro</i>							
- Vedligehold og drift				60	60	120	
<i>2. Punktwise udvidelser, Islands Brygge</i>							
- Vedligehold og drift			50	50	50	150	
<i>3. Cykelbaner/ stier, Ny Kongensgade</i>							
- Vedligehold og drift			50	50	50	150	
<i>4. Cykelstier, Jarmers Plads</i>							
- Vedligehold og drift			40	40	40	120	
<i>7. Yderligere opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge</i>							
- Vedligehold og drift			10	10	10	30	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>150</b>	<b>210</b>	<b>210</b>	<b>570</b>	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
<i>3. Cykelbaner/ stier, Ny Kongensgade</i>							
- Provenutab			100	100	100	300	
<i>7. Yderligere opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge</i>							
- Provenutab			171	171	171	513	
<b>Afledt servicemåltalseffekt i alt</b>			<b>271</b>	<b>271</b>	<b>271</b>	<b>813</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojekterne forventes fysisk igangsat januar 2017 og ibrugtaget løbende og frem til december 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2016
Anlægsprojekterne forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

### Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat 1,0 mio. kr. til udarbejdelse af et dispositionsforslag for krydsombygningen ved Langebrogade/Ved Langebro samt 0,5 mio. kr. til en foranalyse af muligheden for at ombygge krydset ved Amager Boulevard/Klaksvigsgade.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budget 2016					1.500		
<b>Afsatte midler i alt</b>					<b>1.500</b>		

### Henvisninger

Partnerskabsaftalen mellem Realdania og Københavns Kommune til indstillingen om gavemodtagelse, Borgerrepræsentationen den 21. august 2014.

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/ee79d8e3-bb48-4c71-8779-84e859c070cf/8416352d-1d5e-42ec-8dea-b783b0645c1f/Attachments/11394269-11728379-11.PDF>

Modtagelse af Bro ved Vester Voldgade (gave fra Realdania), Borgerrepræsentationen den 26. november 2015.

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/26112015/edoc-agenda/20815ce7-9f15-4e9f-80fa-2edbc9b09b76/eeacbd4-7cdf-4c9e-862e-b933c0762cec>

Foranalyse - ombygning af krydset Amager Boulevard/Ved Langebro/Klaksvigsgade, Amager Vest, Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/20062016/edoc-agenda/9ca8e4ce-9b11-4f63-9bca-a65880de3aa7/947c2d33-15de-4af8-9ce0-55301517bd58>



## TMI5 Forundersøgelse: Bedre forhold for turistbusser

10. juni 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

De private turistbusser løser en række transportopgaver i tilknytning til turisterhvervet. Ønsket er derfor i samarbejde med de berørte erhverv at afdække, hvordan turisterhvervet kan styrkes ved at gøre det lettere at anvende turistbusser gennem regulering af mulighederne for af- og påstigning samt tilpasning af udvalgte byrum.

### Indhold

Der ønskes midler til at gennemføre en forundersøgelse af de mest benyttede turistlokaliteter i samarbejde med de berørte turisterhverv. Teknik- og Miljøforvaltningen vil på baggrund af forundersøgelsen fremlægge konkrete forslag til nyindretning af byrum med tilhørende økonomisk overslag, som kan indgå i forhandlingerne om budget 2018.

Forvaltningen gennemførte i 2014 workshops med turisterhvervene, hvor det bl.a. blev afdækket, at indsatsen bør rette sig mod forskellige segmenter, der har forskellige behov. Der er både tale om rutekørsel efter køreplan og om individuelt tilrettelagte ture:

- Langtursbusser i fast rute til Bornholm, Hamburg m.v.
- Sightseeing busser i rute (f.eks. Hop-on/Hop-off busser).
- Transport af krydstogtturister til og fra skibet.
- Gruppeudflugter rundt i byen til særlige mål som Amalienborg, havnerundfart m.v.
- Grupperejser til og fra København.

De følgende lokaliteter ønskes undersøgt:

- *Nørre Voldgade/Middelalderbyen*  
Der gennemføres en skitsering af mulighederne for og omkostningerne ved at forbedre forholdene for turistbusser på Nørre Voldgade mellem Nørreport og Jarmers Plads.
- *Toldbodgade/Amalienborg*  
Det undersøges, om der kan skabes mulighed for, at turistbusserne kan holde på Toldbodgade i spidsbelastningsperioder og herunder undersøges og prissættes en delvis inddragelse af det brede fortov langs Amaliegade.

- *Omstigningsterminal på Havnegade*  
Mulighederne, konsekvenserne og omkostningerne ved at etablere en omstigningsterminal på Havnegade ud for Nationalbanken undersøges. Havnerundfarterne og busselskaberne har tilkendegivet interesse for projektet.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Turisterhvervet efterspørger, at turister i bus lettere kan komme til og fra byen samt transporteres rundt i byen. Et problem er, at det er vanskeligt for busserne at aflevere og hente turister en række steder i byen. Dette giver turisterne negative oplevelser og konsekvensen kan være, at de bruger mindre tid i byen og dermed færre penge i København.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Forundersøgelse for bedre forhold for turistbusser	- Grundlag for forbedrede forhold for turistbusser. - Grundlag for styrkelse af turisterhvervene i København.
Beskæftigelseeffekt (0,5 mio. kr.)	0,6 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2017. Forundersøgelsen forventes afsluttet maj 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	<b>Anlæg 2017</b>
<b>Forundersøgelse for bedre forhold for turistbusser</b>	<b>500</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

#### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at forundersøgelsen er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.



## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2017, som skal anvendes til at lade en konsulent skitsere mulige løsninger og udarbejde anlægsoverslag.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forundersøgelse		500				500	500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>500</b>				<b>500</b>	<b>500*</b>

Forundersøgelsen forventes igangsat i januar 2017 og afsluttet i maj 2017. Teknik- og Miljøforvaltningen vil på baggrund af forundersøgelsen fremlægge forslag med økonomisk overslag i forhold til nyindretning af byrum, som kan indgå i forhandlingerne om budget 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2017

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM24b Partnerskabstræer ifm. skybrudshåndtering på private fællesveje og private grønne arealer

2. september 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 26. maj 2016 en ny træpolitik for Københavns Kommune, der bl.a. indeholder et mål om, at der skal plantes flere træer i København. Den 24. august 2015 vedtog Teknik- og Miljøudvalget en målsætning om at plante 100.000 nye træer over en ti-årig periode. Udvalget godkendte den 30. maj 2016 en handlingsplan for realiseringen af målet om 100.000 træer. Både træpolitikken og målsætningen om 100.000 flere træer understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by.

København står overfor en stor opgave med at klimatilpasse byen. Teknik- og Miljøforvaltningen samarbejder med HOFOR om, at skybrudssikre København på både kommunale veje og private fællesveje. Dette budgetnotat omhandler en udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer i forbindelse med skybrudshåndtering af København.

### Indhold

I forbindelse med skybrudssikring af de private fællesveje og private grønne arealer oplever Teknik- og Miljøforvaltningen en efterspørgsel fra de private grundejere, som udviser interesse i at skabe grønne løsninger, men som ikke har midlerne til det. Københavns Kommune kan bidrage til dette arbejde ved at sikre gadetræer på de private fællesveje og private grønne arealer, hvor borgere arbejder med skybrudssikring. HOFOR har ikke mulighed for at levere denne ydelse, og grundejerne har ofte ikke midlerne til at plante robuste gadetræer. Derfor vil det være attraktivt for grundejerne at indgå i et partnerskab med kommunen om at plante gadetræer og træer på grønne arealer.

Der ønskes derfor midler til følgende:

- En partnerskabspulje på i alt 1,7 mio. kr., der kan finansiere indkøb, koordinering og levering af træer til private grundejere i forbindelse med skybrudshåndtering af private fællesveje og private grønne arealer. Forvaltningen vil også stå for det opsøgende arbejde, der skal sikre en efterspørgsel på partnerskabstræerne i hele byen. Derudover vil

forvaltningen også tilbyde vejledning omkring artsvalg. 0,3 mio. kr. til finansiering og levering af ca. 200 partnerskabstræer på udvalgte private fællesveje, hvor HOFOR allerede har indgået partnerskabsaftale med private grundejere. Eftersom der her er tale om supplerende til allerede eksisterende aftaler og projekter, vil finansieringen udelukkende være rettet mod træleverancen.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Dette tiltag understøtter princippet fra Københavns Kommunes træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København via partnerskaber med private grundejere, samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Indsatsen understøtter derudover skybrudssikringen af København og styrker samspillet mellem klimatilpasning, bynatur og byrum .

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Partnerskabstræer ifm. skybrudshåndtering af private fællesveje og private grønne arealer	- København gøres til en grønnere by.
Beskæftigelseseffekt (2,0 mio. kr.)	2,4 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	<b>Anlæg 2017-2019</b>
<b>Partnerskabstræer ifm. skybrudshåndtering af private fællesveje og private grønne arealer</b>	<b>2.000</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

#### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Partnerskabstræer kræver ikke afledte serviceudgifter, da det er modtageren af partnerskabstræet, der skal varetage plejen af træet.

Anlægsudgiften er beregnet ud fra, at et partnerskabstræ koster 100-10.000 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledelse, da projektet kan gennemføres sammen med det eksisterende projekt vedrørende partnerskabstræer fra budget 2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse		49	49	36		134	134*
- Udførelse		651	651	564		1.866	1.866*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>700</b>	<b>700</b>	<b>600</b>		<b>2.000</b>	<b>2.000*</b>

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Længere planlægningshorisont' (2 %), og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 4,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt fra	December 2019

### Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat midler til partnerskabstræer.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budget 2016					1.100	1.500	
<b>Afsatte midler i alt</b>					<b>1.100</b>	<b>1.500</b>	

### Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

<http://www.kk.dk/artikel/koebenhavns-kommunes-traepolitik-2016-2025>

Plan for at plante 100.000 træer i København, Teknik- og Miljøudvalget  
den 30. maj 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-milj%C3%B8udvalgets-m%C3%B8demateriale/30052016/edoc-agenda/5f55a751-a3df-489d-9dc0-0e4f5cdf548/31cff922-7192-4d8d-8cf2-5fcc0b546159>



## TM26 Medfinansiering af nye tiltag i Naturpark Amager

10. juni 2016



### Eksekveringsparat?

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

### Bydel

Amager Vest

### Lokalitet/Adresse

Naturpark Amager

### Baggrund

Københavns Kommune indgik i 2012 et partnerskab med Naturstyrelsen, By & Havn samt Tårnby og Dragør kommuner om at udvikle Naturpark Amager, som er et 3.500 ha sammenhængende landskab med storslået natur og en fantastisk kyststrækning. Projektet har et samlet budget på 107,0 mio. kr., hvoraf Nordea-fonden i marts 2016 bevilligede 55,0 mio. kr., ligesom Friluftsrådet støtter projektet med 5,0 mio. kr. Lokale- og Anlægsfonden har samtidig vist interesse for at støtte projektet med op til 10,0 mio. kr., men har endnu ikke givet endeligt tilsagn. Disse fondsmidler er bevilget ud fra en forudsætning om, at ansøgerne står for en vis medfinansiering.

### Indhold

Dette budgetønske omhandler de projekter, der ønskes medfinansiering til fra Københavns Kommune, hvilket udgør 24,5 mio. kr. Dette svarer til ca. 20 % af projektets samlede budget på 107,0 mio. kr. og til ca. 38 % af budgettet til de projekter, som er placeret i eller umiddelbart op til Københavns Kommune.

Projektet består af tre delprojekter samt fælles tværgående initiativer. Et oversigtskort over Naturpark Amager fremgår af bilag 1, mens placeringen af de enkelte delprojekter fremgår af bilag 2. 'Boldfæll ved Ørestad-Kalvebod Fæll', som blev vedtaget i budget 2016, skal samtænkes med Naturpark Amager-projekt. Det forventede ibrugtagningstidspunkt for boldfælleden i oktober 2017 skal derfor revideres primo 2019

### *Tre nye hovedindgange til naturparken i Københavns Kommune/på kommunegrænsen*

De tre nye hovedindgange placeres, så de er lette at komme til med metroen, hvor to placeres ved Ørestad Syd og én i den nordlige del på Amager Fæll ved DR Byen. De nye indgange vil gøre borgernes adgang til Naturparken lettere og tilbyde nye friluftsmuligheder. Indgange kan bl.a. indeholde følgende faciliteter, som vil blive tilpasset efter behov: Et synligt landemærke, mindre bygninger med opholdsrum, der kan understøtte formidling og læring, fysisk og digital formidling, borde/bænke og grillpladser, toiletter, naturlegeplads og nye stisystemer.

### *Blå støttepunkter*



Fire opholds- og facilitetspunkter langs kysten vil give bedre adgang til vandet og blå rekreative oplevelser. Det ene af disse blå punkter er placeret i Københavns Kommune nord for Sjællandsbroen på Amager Fælled. Støttepunkterne kan bl.a. indeholde følgende faciliteter, som vil blive tilpasset efter behov: Bade/bådebro, badeponton, fysiske og digitale formidlingsplatforme, toiletter, omklædningsmuligheder, grejbank, grill-faciliteter, naturlegeplads og sheltermuligheder.

#### *Den sociale dimension*

Den sociale dimension, der vedrører Københavns Kommune, består af borgerinddragelse og udvikling af kompetencer for at fremme friluftsliv og naturoplevelser for beboere i udsatte byområder som bl.a. Urbanplanen. Dette gøres gennem uddannelse, fritidsjobs for udsatte borgere som naturplejere/naturformidlere, nye sociale aktiviteter og samarbejder med helhedsplanen, lokale foreninger og institutioner.

#### *Fælles tværgående initiativer, som går på tværs af kommunegrænser*

Denne del af projektet omhandler initiativer, der fremmer frivillighed og formidling i hele Naturpark Amager samt en understøttende sekretariatsfunktion.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projekt om Naturpark Amager har til formål at give københavnernes bedre muligheder for naturoplevelser og friluftsliv og synliggøre det store naturområde, der ligger mindre end en halv times gang fra Københavns centrum. Der skal skabes bedre sammenhæng mellem by og natur, facilitetspunkter langs vandet skal give nye rekreative muligheder for vandsport, badning m.m., og socialt udsatte grupper skal inddrages i naturformidling og aktiviteter. Naturpark Amager understøtter samtidig strategien Bynatur i København ved at fremme københavnernes benyttelse af parken. Naturpark Amager har i dag ca. en mio. besøg om året, og dette besøgstal ønskes fordoblet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Nye hovedindgange på tre lokaliteter, fire blå støttepunkter langs kysten, den sociale dimension og fælles tværgående initiativer	- Nye og bedre adgangsmuligheder, aktiviteter og naturoplevelser i naturparken. - En mio. flere besøgende om året.
Beskæftigelseseffekt (24,5 mio. kr.)	29,4 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,5 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal, som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2017, 1,5 mio. kr. årligt i 2018 og 2019 og 2,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Delprojekterne forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 til august 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	<b>Anlæg 2017-2020</b>	<b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2020</b>
<b>Medfinansiering af nye tiltag i Naturpark Amager</b>	<b>24.500</b>	<b>2.450</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

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

Forud for anlægsprojekterne vil der være en borger- og interessentinddragelse, som skal kortlægge behov og ønsker til faciliteter og funktioner. Fondene vil blive inddraget løbende. Der skal tages højde for fredningsforhold og geografiske forhold. Samtidig kan anlæg ved kysten være komplicerede, da der skal tages højde for slid/skader fra vejr og vind.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,5 mio. kr. i perioden 2017-2020. Dette svarer til ca. 38 % af de anlægsudgifter, som vedrører projekter placeret i eller umiddelbart op til Københavns Kommune. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2017, 1,5 mio. kr. årligt i 2018 og 2019 og 2,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

De afledte driftsudgifter dækker over driften af hovedindgangen ved Amager Fælled og det blå støttepunkt ved Slusen samt øget naturpleje i de dele af naturparken, der er beliggende i Københavns Kommune. Udgifterne afspejler et scenarie med en mio. flere besøgende om året, hvilket i sig selv vil øge udgifterne til renhold, vedligehold og naturpleje. Ved hovedindgangene og de blå støttepunkter vil der blive etableret nye faciliteter med mindre bygninger, toiletter, badebroer, digitale formidlingsplatforme m.v., som kræver rengøring, renhold og vedligehold. Ved enkelte hovedindgange kan der samtidig være behov for, at driftsmedarbejdere åbner og lukker rum, containere m.v. Desuden skal Københavns Kommune fremover bidrage til den fælles drift af det eksisterende Friluftshuset ved Naturcenter Vestamager, hvor ca. 60 % af de besøgende er borgere fra København.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		1.000	500	500		2.000	
- Udførelse		2.500	6.500	6.500	7.000	22.500	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.500</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>24.500</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		450	1.450	1.450	2.450	6.800	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>450</b>	<b>1.450</b>	<b>1.450</b>	<b>2.450</b>	<b>6.800</b>	

De første anlægsprojekter forventes fysisk igangsat i august 2017 og ibrugtaget løbende fra januar 2018 til august 2020.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra januar 2018 til august 2020

### Henvisninger

Naturpark Amager – Udviklingsstrategi (2013).

[http://naturstyrelsen.dk/media/180880/udviklingsstrategi\\_naturpark\\_amager\\_2752013\\_lav\\_pr.pdf](http://naturstyrelsen.dk/media/180880/udviklingsstrategi_naturpark_amager_2752013_lav_pr.pdf)

Naturpark Amager – Naturparkplan 2015-2020 (2014).

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/ec0a54c0-3309-4df1-a36d-9452a3de03a2/dcbfffb3-fa44-48f6-b0cc-9e642c560192/Attachments/11530656-11942421-1.PDF>

Naturpark Amager – Muligheder og indsatser (2015).

<http://www2.nst.dk/Naturprojekter/Naturpark%20Amager/Naturpark%20Amager%20Muligheder%20og%20indsatser.pdf>

Bynatur i København – Strategi 2015-2025.

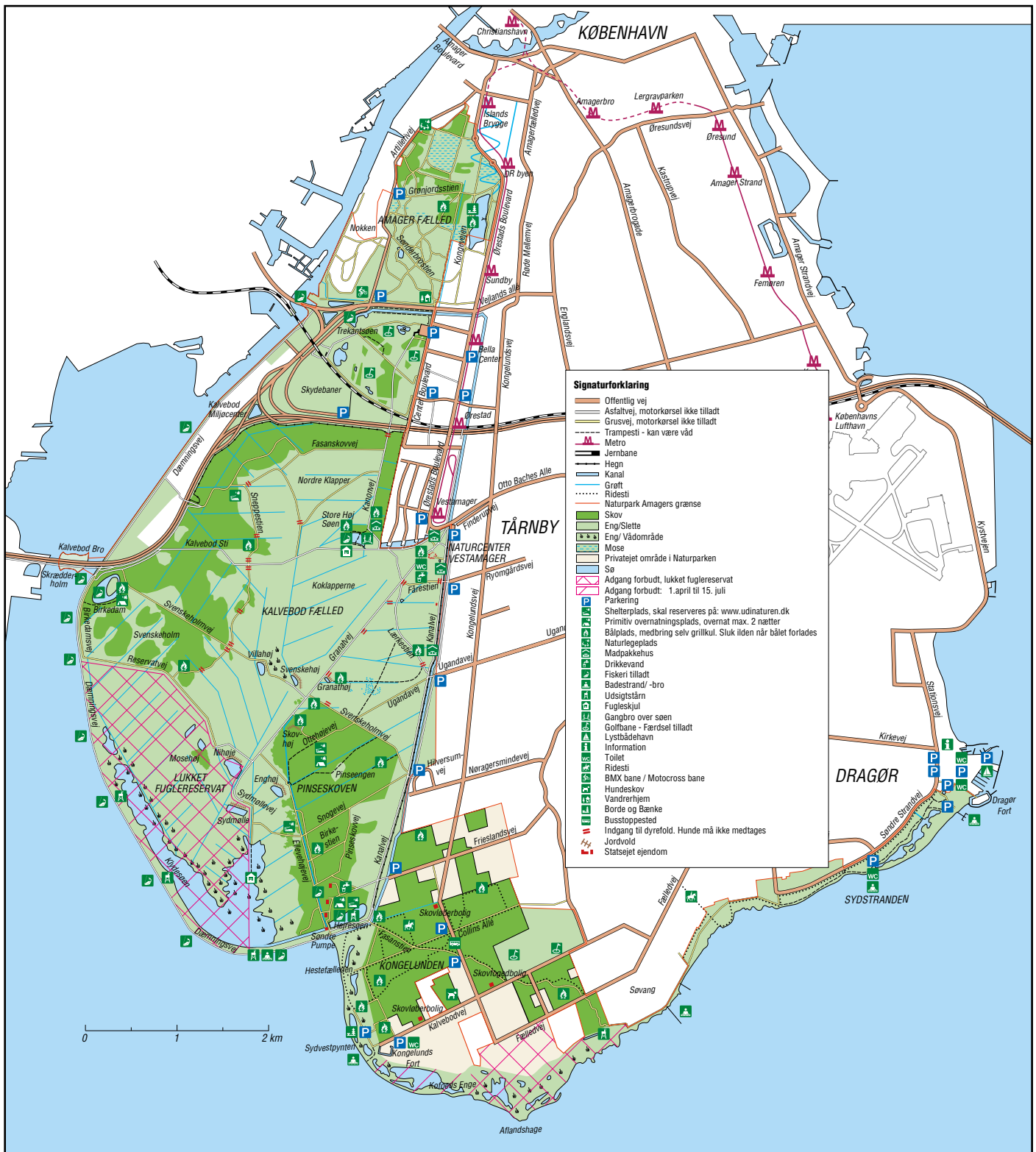
[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1447\\_EDTTg7TXgO.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1447_EDTTg7TXgO.pdf)

### Bilag

Bilag 1. Oversigtskort over Naturpark Amager

Bilag 2. Kort over placering af hovedindgange og blå støttepunkter i Naturpark Amager

# Bilag 1. Oversigtskort over Naturpark Amager





## Bilag 2. Kort over placering af hovedindgange og blå støttepunkter i Naturpark Amager







## TM29d KBH 2025 Klimaplanen – Dybdegående energirenoveringer i den almene boligsektor

7. september 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 23. august 2012, at København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Energibesparelser i bygningerne skal sikre, at København bliver CO<sub>2</sub>-neutral på den billigste måde for samfundet og for københavnernes.

De almene boliger udgør 20 % af boligerne i Københavns Kommune, og boligforeningerne indgår i et tæt samarbejde med kommunen om bygge- og renoveringsprojekter. Den almene boligsektor er derfor en central part i at nå målsætningen om CO<sub>2</sub>-neutralitet. Dertil kommer, at Boligselskabernes Landsforenings 1. kreds i Hovedaftalen med Københavns Kommune har indgået aftale om at reducere varmekonsumet med 30 % i 2025.

### Indhold

Der ønskes midler til en støttepulje, der skal bidrage til en markant reduktion af energiforbruget i den almene sektor. Gennem konkrete projekter implementeres både velafprøvede og nye løsninger til energioptimering. Projekterne medfører i sig selv en reduceret CO<sub>2</sub>-udledning, og erfaringerne fra den almene sektor skal bruges aktivt til energioptimering af den resterende byggesektor.

Ved større renoveringer af almene boliger gennemføres der med bidrag fra puljen dybdegående energirenoveringer, der går ud over mindstekrav i bygningsreglementet og Miljø i Byggeri og Anlæg 2016.

Potentialet i den almene boligsektor er stort, da bygningsmassen er kendetegnet ved en høj gængsgrad og mulighed for skalering af løsningerne. Puljen skal supplere og give mulighed for en kombination af nuværende støttemodeller, som kan bidrage til reduktion af energiforbruget, herunder Landsbyggefondens, boligorganisationernes egne ressourcer og energiselskabernes energispareforpligtigelse. Energoptimering ud over bygningsreglementet betragtes som en forbedring, og Landsbyggefondens støtter som udgangspunkt ikke forbedringer. Det forventes, at boligafdelingen i stor udstrækning vil finansiere rentable energiforbedringer, som svarer til kravet i Miljø i Byggeri og Anlæg 2016. Dybdegående energirenovering er dog ikke nødvendigvis rentabelt på kort sigt,



hvorfor der er behov for at forbedre incitamentet med en støttepulje fra Københavns Kommune.

I forbindelse med tildeling af støttemidler opsamler projektlederen erfaringer, så løsninger kan udbredes til andre almene boliger og til den resterende boligsektor. Det koordineres med kommunens målrettede indsats med reduktion af energiforbruget i København.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Budgetønsket understøtter målene i KBH 2025 Klimaplanen. Reduktion i energiforbruget er en gevinst for miljøet. Det er samtidig en gevinst for beboerne, som får bedre boliger, et bedre indeklima og en lavere energiregning. Indsatsen adresserer desuden den særdeles sundhedsskadelige og omkostningstunge udfordring med skimmelsvamp, som er et udbredt problem i den almene boligsektor.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Dybdegående energireoveringer i den almene boligsektor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedre boliger med opgraderet indeklima uden skimmelsvamp.</li> <li>- Samlet energibesparelse på 20.000 MWh., svarende til ca. 4 % af det samlede energiforbrug i sektoren.</li> <li>- Samlet reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen på ca. 1.000 ton i 2020.</li> <li>- Samlet driftsbesparelse for boligorganisationerne på 13 mio. kr. pr. år., når hele puljen er udmøntet.</li> <li>- Driftsbesparelse for boligorganisationerne pr. bolig på 900 kr./år.</li> </ul>
Projektleder til udbredelse af løsninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forankring af puljen i den almene boligsektor.</li> <li>- Vidensopsamling og energioptimering af andre sektorer i København.</li> </ul>
Beskæftigelseeffekt (41,0 mio. kr.)	49,2 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 41,0 mio. kr. i perioden 2016-2020. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2016-2020
<b>Realiserede energireoveringer</b>	<b>41.000</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Der er dog behov for at promovere puljen over for den almene boligsektor, for at imødegå risikoen for, at puljen ikke bliver søgt.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 41,0 mio. kr. i perioden 2016-2020. Dette inkluderer udgifter til en projektleder, der skal udvikle konceptet, hvilket bl.a. indebærer udvikling af partnerskaber med centrale samarbejdspartner såsom den almene boligsektor og energiselskaber. Projektlederen skal desuden sørge for erfaringsopsamling og udbredelse af løsningerne til andre sektorer. Økonomien i budgetønsket er skalerbar.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse		500	250	250	250	1.250	1.250*
- Dybdgående renoveringer	1.000	11.250	10.000	10.000	7.500	39.750	2.500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>11.750</b>	<b>10.250</b>	<b>10.250</b>	<b>7.750</b>	<b>41.000</b>	<b>3.750*</b>

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i oktober 2016 og ibrugtages løbende frem til december 2020.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

### Tidligere afsatte midler

I budget 2013 blev der afsat 25,0 mio. kr. til at støtte energidemonstrationsprojekter i den almene boligsektor. Der er disponeret midler til seks demonstrationsprojekter, hvoraf to er afsluttede. Der er endnu ca. 6,5 mio. kr. til fordeling i puljen til energidemonstrationsprojekter.

Dette budgetønske adskiller sig væsentligt fra den tidligere pulje, da det omhandler implementering af energibesparende foranstaltninger i større skala.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2013		25.000					
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>25.000</b>					

### Henvisninger

KBH 2025 Klimaplanen.

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/930\\_QP7u8mn5bb.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/930_QP7u8mn5bb.pdf)



## TM30a Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Etablering af to nye vejforbindelser og en busvejs- forbindelse i Tingbjerg-Husum



### Baggrund

Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum anviser nye og opgraderede trafikforbindelser, der skal udvikle og løfte byområdet. Trafikale åbninger af området er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan realiseres. I budget 2016 blev der bevilliget 1,5 mio. kr. til forundersøgelse af tre trafikforbindelser, som i byudviklingsstrategien benævnes A, B og C.

### Indhold

Der ønskes midler til at etablere to af de trafikforbindelser, der i budget 2016 blev bevilliget midler til at gennemføre forprojektering for:

- A. Busvejsforbindelse i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkhøj
- C. Nye nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen

Budgetnotatet indeholder endvidere et ønske om en vejforbindelse, som blev undersøgt i forbindelse med udarbejdelse af byudviklingsstrategien:

- D. Vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej

Vejforbindelse B, der er en af de tre vejforbindelser, der i budget 2016 blev bevilliget midler til at gennemføre forprojektering for, er derimod fravalgt på nuværende tidspunkt. Vejforbindelsen omhandler strækningen mellem Tingbjerg og Husum over Vestvolden via den eksisterende sti mellem Langhusvej og Bystævnet. Fravalget skyldes, at fredningsforholdene for Vestvolden er så omfattende, at det ikke vurderes muligt at etablere forbindelsen uden en anlægslov. En forudsætning for en sådan anlægslov er imidlertid et omfattende offentligt projekt. Etableringen af vejforbindelsen er derfor afhængig af, at der opnås tilladelse til gennembrud af Vestvolden mellem Ruten og Bystævnet i forbindelse med linjeføringen ved byudviklingsstrategiens forventede letbaneforbindelse.

De tre ønskede trafikforbindelser kan bevilliges og anlægges uafhængigt af hinanden. Forbindelse A og C uddybes endvidere i bilag 1 og 2.

12. august 2016

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Ruten, Hillerødmotorvejen, Kobbelvænget, Åkandevej

#### *A. Busvejsforbindelse i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkhøj*

Forundersøgelsen viser, at en forbindelse fra Ruten til Mørkhøj Parkallé forbi Enghavegård Skole i Mørkhøj vil skabe bedre sammenhæng mellem Tingbjerg og Mørkhøj-kvarteret i Gladsaxe. I dialog med Gladsaxe Kommune er det besluttet, at forbindelsen i den første etape skal etableres som busgade med bussluse. En videre dialog skal afklare muligheden for, at forbindelsen eventuelt senere kan åbnes for biler, som anvist i byudviklingsstrategien.

I forbindelse med linjeføringen skal der eksproprieres i alt 13.500 m<sup>2</sup> privat og offentligt areal, hvoraf ca. 8.400 m<sup>2</sup> er beliggende i Gladsaxe Kommune. Det vurderes juridisk lovligt for Københavns Kommune at finansiere hele vejanlægget, men den endelige udgiftsfordeling afventer en forhandling mellem Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune.

Budgetønsket omhandler anlægsudgiften for hele strækningen, herunder også de 2/3 af strækningen, som er beliggende i Gladsaxe Kommune. Derimod omhandler den afledte drift kun den del af strækningen, der beliggende i Københavns Kommune.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

#### *C. Nye nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen*

Forundersøgelsen viser, at nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen vil medvirke til at forbedre tilslutningen til det overordnede motorvejsnet mod nord og give en større fleksibilitet i rutevalg for trafikanter fra Tingbjerg. Da Hillerødmotorvejen er en del af statsvejnettet, skal der ansøges om tilladelse fra Vejdirektoratet til opførelse af ramper. Der forventes svar på ansøgningen inden forhandlingerne om budget 2017. Ramperne finansieres af Københavns Kommune.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

#### *D. Vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej*

Det anbefales at forlænge Kobbelvænget mod Åkandevej, så der åbnes en supplerende forbindelse på tværs af Husum for biltrafik. Dette vil aflaste Gadelandet samt styrke tilgængeligheden til de mange lokale og regionale foreningsaktiviteter, der er samlet i Energicenter Voldparken.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

### Overordnede målsætninger og effekter

Ved at etablere trafikforbindelserne åbnes Tingbjerg og Husum Nord for bløde trafikanter, kollektiv trafik og biler. Dette ses som afgørende for at igangsætte den positive udvikling, som byudviklingsstrategien og kommuneplanen skal medføre i området. Forbindelserne understøtter dermed de anbefalede trafikinvesteringer i byudviklingsstrategien, som skal bidrage til:

- Øget tryghed og tilfredshed blandt beboere og besøgende.
- Servicering af den forventede tilvækst af boliger.
- Revitalisering af områdets handelsliv.
- Sammenhæng på tværs af området.
- Lettere adgang til de tilbud og funktioner beboerne bruger i området og i de omgivende bydele.
- Færre steder, der opleves som utrygge på grund af for få mennesker i byrummet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
A. Busvejsforbindelse i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkhøj	- Bedre sammenhæng mellem Mørkhøj og Tingbjerg-Husum. - Mere kollektiv trafikbetjening mellem områderne.
C. Nye nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen	- Bedre tilslutning til det overordnede motorvejsnet. - Lettere adgang mod nord. - Bedre trafikafvikling på Hillerødmotorvejen.
D. Vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej	- Bedre sammenhæng øst-vest i Husum Nord. - Mindre trafik på Gadelandet. - Styrket tilgængelighed til områdets mange frivillige aktiviteter i EnergiCenter Voldparken.
Beskæftigelseseffekt (66,6 mio. kr.)	79,9 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

De tre trafikforbindelser har estimerede anlægsudgifter på i alt 66,6 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt i 2019 og 2020 samt 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Busvejsforbindelsen i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkhøj (A) og de nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen (C) forventes ibrugtaget i december 2021. Vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej (D) forventes ibrugtaget i december 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/1)	Anlæg 2017-2021	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021
<b>Etablering af to nye vejforbindelser og en busforbindelse i Tingbjerg-Husum</b>	<b>66.590</b>	<b>800</b>
- A. Busvejsforbindelse i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkhøj	22.040	300
- C. Nye nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen	33.440	400
- D. Vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej	11.110	100

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Omlægning af busdrift i forbindelse med busvejsforbindelsen (A) indgår ikke i den præsenterede økonomi, men forventes ikke at påføre kommunen øgede udgifter.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

### Risikovurdering

Risikovurderingen varierer for de tre projekter.

#### *A. Busvejsforbindelse i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkehøj og C. Nye nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen*

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er komplicerede, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Både busvejsforbindelsen og ramperne på Hillerødmotorvejen kræver en dispensation fra fredningsmyndighederne som følge af naturfredningen ved hhv. Gyngemosen og Utterslev Mose. Dette kan være meget tidskrævende, og det anbefales derfor, at dialogen indledes snarest muligt. Fredningsforhold m.v. er gennemgået nærmere i bilag 1 og 2.

Bus- og vejforbindelsen er desuden afhængige af dialog og forhandlinger med Gladsaxe Kommune og Vejdirektoratet.

#### *D. Vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej*

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

De økonomiske og tidsmæssige risici vurderes at være små i forbindelse med den tekniske etablering af vej- og stiforbindelsen. Der anvendes almindelige anlægsmetoder, og størstedelen af projekterne foregår enten på offentligt areal eller på arealer, der tilhører de almene boligorganisationer, som indgår i partnerskabet om byudviklingsstrategien.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

De tre trafikforbindelser har estimerede anlægsudgifter på i alt 66,6 mio. kr. i perioden 2017-2021, hvor de anslåede udgifter til overtagelse af private fællesveje i forbindelse med etableringen af busvejsforbindelsen (A) udgør 1,8 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt i 2019 og 2020 samt 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til belysning, renhold, snerydning, beskæring af træer m.v.



Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
<i>A. Busvejsforbindelse</i>								
- Projektering		300	1.200	700			2.200	1.000*
- Udførelse				3.000	10.400	4.640	18.040	
- Ekspropriering/køb af private veje				1.800			1.800	
<i>C. Nordvendte ramper</i>								
- Projektering			3.000	630			3630	1.000*
- Udførelse				2.100	15.000	12.710	29.810	
<i>D. Vej- og stiforbindelse</i>								
- Projektering		800	410				1.210	1.210*
- Udførelse			7.000	2.900			9.900	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.100</b>	<b>11.610</b>	<b>11.130</b>	<b>25.400</b>	<b>17.350</b>	<b>66.590</b>	<b>3.210*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
<i>- A. Busvejsforbindelse</i>								
- Vedligehold og drift				100	100	300	500	
<i>C. Nordvendte ramper</i>								
- Vedligehold og drift				150	150	400	700	
<i>D. Vej- og stiforbindelse</i>								
- Vedligehold og drift				50	50	100	200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>300</b>	<b>300</b>	<b>800</b>	<b>1.400</b>	

Omlægning af busdrift i forbindelse med busvejsforbindelsen (A) indgår ikke i den præsenterede økonomi, men forventes ikke at påføre kommunen øgede udgifter.

Prissætningen af busvejsforbindelse (A) og de nordvendte ramper på Hillerød motorvejen (C) bygger på de forundersøgelser, der blev bevilliget midler til i budget 2016. Prissætningen af vej- og stiforbindelse (D) tager udgangspunkt i skøn fra rådgiver på byudviklingsstrategien, der efterfølgende er kvalificeret af Teknik- og Miljøforvaltningen.

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Sourcingstrategi' (1,0 %), 'Byggetweb' (1,7 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

De tre trafikforbindelser foreslås anlagt inden for byudviklingsstrategiens første etape i perioden 2018-2022, da denne indsats udgør den egentlige og langsigtede strategiske udvikling af området og er en vigtig forudsætning for den samlede markedsmodning i området. Projekterne kræver dialog med andre myndigheder – herunder fredningsmyndighederne, Gladsaxe Kommune og Vejdirektoratet – inden projektering og udførelse kan igangsættes. Såfremt de nødvendige aftaler med andre myndigheder kan opnås, forventes udgifterne at kunne afholdes i perioden 2017-2021.

Busvejsforbindelsen i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkhøj (A) de nye nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen (C) forventes igangsat i maj 2018 og ibrugtaget i december 2021.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej (D) kræver ikke dialog med andre myndigheder end politiet og forventes derfor igangsat i 2017 og ibrugtaget i december 2019.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til projektering og etablering af stiforbindelser i Tingbjerg-Husum. I budget 2016 blev der afsat 1,5 mio. kr. til forprojektering af tre vejforbindelser. I budget 2016 blev der afsat 11,9 mio. kr. til anlæg af to andre stiforbindelser under byudviklingsstrategien. I budget 2015 blev der afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Heldagsskole.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					3.500	1.000	8.900
<b>Afsatte midler i alt</b>				<b>25.000</b>	<b>3.500</b>	<b>1.000</b>	<b>8.900</b>

### Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>

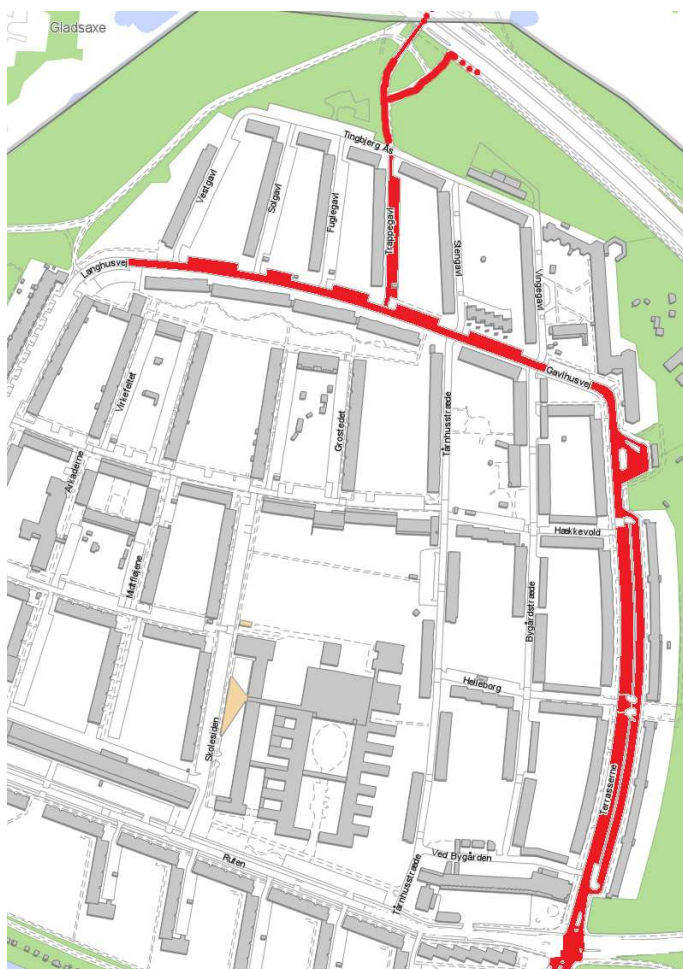
### Bilag

Bilag 1. Vejforbindelse A - Mellem Tingbjerg og Mørkhøj i Gladsaxe

Bilag 2. Vejforbindelse C - Nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen



## TM30d Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Forbedrede cykelforhold i det nordlige og østlige Tingbjerg



2. august 2016

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg

### Baggrund

Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum anviser nye og opgraderede trafikforbindelser, der skal udvikle og løfte byområdet. Trafikale åbninger af området er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan realiseres. Som et led i den samlede trafikløsning for området udpeger byudviklingsstrategien en række prioriterede stiforbindelser, som kan være med til at åbne Tingbjerg for de lette trafikanter.

### Indhold

Der ønskes midler til at skabe bedre sammenhæng mellem de udpegede stiforbindelser i byudviklingsstrategien. Dette budgetnotat omhandler derfor en opgradering af cykelforholdene mellem Åkandevej i det sydøstlige hjørne, broen til Høje Gladsaxe og Farumruten i nord samt den kommende stiforbindelse til Mørkhøj i det nordvestlige hjørne.

For at forbedre cykelforholdene mest muligt på denne strækning anbefales det, at der etableres cykelbaner på Terrasserne, Gavlhusvej samt Trappøgavl. Herunder ændres eksisterende parkeringspladser til skråparkering for at sikre en større trafiksikkerhed.

Det er endnu uvist hvor mange parkeringspladser, der vil blive nedlagt som konsekvens af projektet, da dette først vil blive afklaret i projekteringsfasen. Der forventes dog som minimum, at der nedlægges 50-60 parkeringspladser. Det er forvaltningens vurdering, at dette vil kunne gøres uden større gener for lokalområdet, da den højest registrerede belægningsgrad på parkeringspladserne langs Terrasserne og Gavlhusvej var på 45 % ved optællingen i marts 2016.

Der etableres derudover cykelvenlige brosten i krydset Gavlhusvej/Trappegavl samt mindre forbedringer på de eksisterende stier frem til Farumruten og cykelbroen til Høje Gladsaxe. Projektet indebærer desuden flytning af kantsten, brønde og to belysningsstandere samt omlægning af overkørsler i forbindelse med bussløjfen.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Ved at skabe bedre cykelforbindelser gennem den nordøstlige del af bydelen åbnes Tingbjerg for cyklister, der får bedre og hurtigere adgang til både områdets natur- og bylivsfunktioner og til destinationer uden for området. Cykelbaner vil forbedre fremkommeligheden og øge trygheden betydeligt på denne strækning, hvilket er et vigtigt element i tiltrækningen af flere cyklister i og gennem Tingbjerg.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forbedrede cykelforhold i det nordlige og østlige Tingbjerg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lettere adgang til de tilbud og funktioner, som beboerne bruger i området og i de omgivende bydele.</li> <li>- Sammenhæng på tværs af området.</li> <li>- Servicering af den forventede tilvækst af boliger.</li> <li>- Øget tryghed og tilfredshed blandt beboere og besøgende.</li> <li>- Revitalisering af områdets handelsliv.</li> </ul>
Beskæftigelseseffekt 9,0 mio. kr.	10,8 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021
<b>Forbedrede cykelforhold i det nordlige og østlige Tingbjerg</b>	<b>9.000</b>	<b>300</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

Den overordnede vurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Projektet anlægges udelukkende på kommunalt areal, og der er ingen fredninger på arealet.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til belysning, renhold, snerydning, beskæring af træer m.v.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		1.300				1.300	1.300*
- Udførelse			7.700			7.700	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.300</b>	<b>7.700</b>			<b>9.000</b>	<b>1.300*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				300	300	600	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>300</b>	<b>300</b>	<b>600</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggebænk' (1,7 %), og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Opgradering af cykelforholdene forventes fysisk igangsat i april 2018 og ibrugtaget i oktober 2018.

Tabel 4 Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2018

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til projektering og etablering af stiforbindelser i Tingbjerg-Husum. I budget 2016 blev der afsat 1,5 mio. kr. til forprojektering af tre vejforbindelser. I budget 2016 blev der afsat 11,9 mio. kr. til anlæg af to andre stiforbindelser under byudviklingsstrategien. I budget 2015 blev der afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Heldagsskole.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					11.900		
<b>Afsatte midler i alt</b>				<b>25.000</b>	<b>11.900</b>		

### Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>





## TM30e Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Tryghedsskabende tiltag i form af belysning



### Baggrund

Københavns Kommune, Københavns Politi, SSP København og en række boligselskaber har indgået et forpligtende partnerskab i Tingbjerg-Husum for at øge trygheden og reducere kriminaliteten i området. Dette er også et mål for Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi fra 2015.

Tingbjerg-Husum Partnerskab dækker Tingbjerg/Utterslevhuse og den del af Husum, der omfatter Voldparken og Gadelandet. I perioden fra 2013 til 2016 gennemfører partnerskabet en sammenhængende, tryghedsskabende indsats i området. Dette budgetønske omhandler støtte til et tryghedsfremmende belysningsprojekt i området, som samtidig understøtter Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens mål om øget tryghed og forbedrede trafikvilkår i området. Den ønskede effekt er øget oplevet tryghed blandt boligområdets fodgængere og cyklister ved brugen af områdets samlede netværk af stiforbindelser.

### Indhold

Budgetønsket omhandler belysning på de følgende tre stiforbindelser:

- Stien på ca. 700 m på den sydlige side af Ruten, der strækker sig fra Hillerødmotorvejens cykelstisystem mod Åkandevej.
- Afgreningen på ca. 150 m, der går fra ovennævnte sti mod krydset Terrasserne-Åkandevej-Ruten.
- Stien på ca. 100 m på den nordlige side af Ruten, som løber langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevej.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Der er i dag ikke en belyst gang- og cykelsti langs hovedfærdselsåren til og fra Tingbjerg og på cykelstierne langs Hillerødmotorvejen. Stierne, der søges belyst, er udlagt i det grønne område syd for Ruten, og belyses derfor ikke af den eksisterende vejbelysning. En belysning af stierne vil bidrage til at skabe øget tryghed i området. Ved samtidigt at belyse afgreningen på de ca. 150 m fra stien mod nord til krydset Ruten-Terrasserne-Åkandevej tages der hensyn til de trafikanter, der har ærinde i den centra-

2. august 2016

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg

le og nordlige del af Tingbjerg. Belysningen på afgangene er samtidig et ønske fra lokalrådet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Belysning af sti mellem Hillerødmotorvejen og Åkandevvej syd for Ruten	- Trafikanter mellem Hillerødmotorvejen og Cykelruterne Husmforbindelsen og Vestvolruten samt Tingbjerg syd/sydvest vil få belyst denne del af ruteforløbet.
Belysning af sti afgrenet fra ovennævnte med retning mod lyskrydset Åkandevvej-Terrasserne	- Trafikanter med ærinde i den centrale og nordlige del af Tingbjerg vil få forbedret tryghed og forbedret komfort ved færdsel på stien efter mørkets frembrud.
Belysning af sti mellem supercykelstien langs Hillerødmotorvejen og langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevvej nord for Ruten	- Trafikanter med ærinde i den centrale og nordlige del af Tingbjerg vil få forbedret tryghed og forbedret komfort ved færdsel på stien efter mørkets frembrud.
Beskæftigelseseffekt (3,2 mio. kr.)	3,8 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

## Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,2 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. i 2017 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>Belysning af tre stiforbindelser i Tingbjerg-Husum</b>	<b>3.200</b>	<b>90</b>
- Belysning af sti mellem Hillerødmotorvejen og Åkandevvej syd for Ruten	1.500	50
- Belysning af sti afgrenet fra ovennævnte med retning mod lyskrydset Åkandevvej-Terrasserne	500	10
- Belysning af sti mellem supercykelstien langs Hillerødmotorvejen langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevvej nord for Ruten	1.200	30

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

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

Fredningsforhold i området udgør en risiko i forhold til projektets tidsplan. Det forventes, at fredningen vil medføre en længere sagsbehandling og bevirker, at selve anlægsarbejdet først igangsættes flere måneder efter midlerne gives.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,2 mio. kr. i 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. i 2017 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til vedligehold og energiforbrug til belysningen.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Belysning af sti mellem Hillerød-motorvejen og Åkandevej syd for Ruten	100	1.400				1.500	1.500*
- Belysning af sti afgrenet fra ovennævnte med retning mod lyskrydset Åkandevej-Terrasserne	20	480				500	500*
- Belysning af sti nord for Ruten mellem supercykelstien langs Hillerød-motorvejen langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevej	80	1.120				1.200	1.200*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>200</b>	<b>3.000</b>				<b>3.200</b>	<b>3.200*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Belysning af sti mellem Hillerød-motorvejen og Åkandevej syd for Ruten		35	50	50	50	185	
- Belysning af sti afgrenet fra ovennævnte med retning mod lyskrydset Åkandevej-Terrasserne		5	10	10	10	35	
- Belysning af sti nord for Ruten mellem supercykelstien langs Hillerød-motorvejen langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevej		20	30	30	30	110	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>60</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>330</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 1,1 % den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til belysning på de tre stiforbindelser i Tingbjerg-Husum.

Der er tidligere afsat midler i regi af byudviklingsstrategi for Tingbjerg-Husum i budget 2015 og 2016 til at etablere en række fysiske tiltag, herunder bl.a. byrum, nye og forbedrede vej- og stiforbindelser m.v.



## TM33 Grundkapitalmidler til flere almene ungdomsboliger

10. juni 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Befolkningsudviklingen i København betyder, at der frem mod 2025 skal opføres 41.000 nye boliger. Københavns Kommune har en målsætning om, at 20 % af boligmassen skal være almene boliger. Det kræver, at der løbende afsættes grundkapital til flere almene boliger. Særligt grundkapital til opførelse af almene ungdomsboliger er vigtigt at prioritere, da prognoser viser, at antallet af studerende og dermed boligbehovet for denne gruppe er voksende. I Boligbarometer 2014 blev det estimeret, at der frem mod 2025 ville være ca. 28.000 flere unge i alderen 18-29 år.

### Indhold

For at imødekomme den fremtidige efterspørgsel på ungdomsboliger er der behov for flere midler til opførelse af almene ungdomsboliger. Seneste forbrugsfremskrivning af grundkapitalmidler afsat i budgetårene 2013-2015 viser, at den resterende bevilling til ungdomsboliger næsten er udtømt. Der skal derfor afsættes yderligere midler for at opretholde det nuværende momentum og sikre en tilstrækkelig mængde ungdomsboliger til at imødekomme efterspørgslen på gode og billige studieboliger.

Der ønskes derfor 81,8 mio. kr. til grundkapitalindsat fordelt på årene 2017 og 2019 til opførelse af ca. 500 nye almene ungdomsboliger.

Budgetnotatet skal ses i sammenhæng med budgetønsket om grundkapitalindsat til yderligere 600 almene familieboliger (budgetnotatet *Almene familieboliger*), da der på nuværende tidspunkt udestår finansiering til ca. 1.100 nye almene boliger for at indfri målsætningen om 8.200 nye almene boliger i perioden 2011-2025 og derved bevare den almene boligandel på 20 %.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Med budgetnotatet afsættes midler til en fortsat udbygning af den almene ungdomsboligmasse i København, hvilket bidrager til at imødekomme efterspørgslen samt sikrer en varieret boligsammensætning og en mere sammenhængende by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Flere almene ungdomsboliger	- Etablering af ca. 500 almene boliger. - Imødekomme af boligefterspørgsel. - Sikring af en varieret boligsammensætning og en mere sammenhængende by.
Beskæftigelseseffekt (677,0 mio. kr.)*	812,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

\* Den kommunale grundkapital svarer til 10 % af anskaffelsessummen frem til 2018 og herefter 14 % fra 2019 og frem, hvorfor et indskud på 81,8 mio. kr. fordelt på årene 2017 og 2019 svarer til en forventet anskaffelsessum på 677,0 mio. kr.

## Økonomi

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 81,8 mio. kr. fordelt på årene 2017 og 2019. Der skal som en konsekvens af udgiften tilføres afledte driftsudgifter på 0,9 mio. kr. i 2020, 1,8 mio. kr. i 2021, 2,9 mio. kr. i 2022 og 4,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. De almene ungdomsboliger forventes ibrugtaget løbende fra 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (Finansposter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Finansposter 2017-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2023
<b>Flere almene ungdomsboliger</b>	<b>81.825</b>	<b>4.045</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### Grundkapital

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 81,8 mio. kr. i perioden 2017-2019. De afsatte grundkapitalmidler udbydes i 2017 og 2019.

Det foreslås, at der afsættes midler med en periodisering, der muliggør, at en del af udmøntningen sker efter 2018, hvor den kommunale grundkapitalindskudsprocent stiger fra 10 til 14 %. Udmøntningshorisonten skal styrke mulighederne for at indgå langsigtede aftaler med grundejere i de berørte områder og give de almene boligorganisationer samt private grundejere en forbedret gennemsigtighed i forhold til den samlede almene anlægsmulighed i København. Såfremt det er muligt at tildele grundkapital til et større antal almene boligprojekter end forudsat inden udgangen af 2018, vil midlerne søges fremrykket og den afledte mindredrift vil i så fald kunne finansiere et større antal boliger.

#### Afledte driftsudgifter

Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,9 mio. kr. i 2020, 1,8 mio. kr. i 2021, 2,9 mio. kr. i 2022 og 4,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til de nyetablerede almene ungdomsboliger.

Udgifterne til grundskyld er estimeret til at udgøre ca. 4.100 kr. årligt pr. bolig tillagt en årlig stigning på 7 % fra 2016. Udgifterne til ungdomsbo-



ligbidrag udgør i 2016 181 kr./m<sup>2</sup> med en forventet årlig stigning på 0,56 %, hvor Københavns Kommune betaler 20 % af ungdomsboligbidraget.

Nye ungdomsboliger vil være berettiget til at modtage det kommunalt bestemte grundskyldstilskud og det lovpligtige ungdomsboligbidrag. Begge tilskudstyper fungerer som et direkte huslejetilskud til almene ungdomsboliger for at holde huslejen i almene ungdomsboliger nede.

Tabel 3. Finansposter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Finansposter</i>								
- Flere almene ungdomsboliger	32.170		49.655					81.825
<b>Finansposter i alt</b>	<b>32.170</b>		<b>49.655</b>					<b>81.825</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Grundskyldstilskud				672	1.438	2.307	3.292	7.709
- Ungdomsboligbidrag				185	372	561	753	1.871
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>857</b>	<b>1.810</b>	<b>2.868</b>	<b>4.045</b>	<b>9.580</b>

De almene ungdomsboligbyggerier, der igangsættes som følge af udbuddet, forventes tidligst at kunne ibrugtages fra 2020 og frem. Borgerrepræsentationen forelægges efter de løbende udmøntningsrunder de konkrete projekter til godkendelse.

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til almene ungdomsboliger i budget 2013, overførselssagen 2012-2013, budget 2014, overførselssagen 2013-2014, budget 2015, boligpakken 2015 og overførselssagen 2015-2016.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler til området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	65.000						
Budgetaftale 2013		170.000	10.000	5.000	5.000		
Overførselssagen 2012-2013		65.500					
Budgetaftale 2014			200.000				
Overførselssagen 2013-2014			75.000				
Budgetaftale 2015				235.000			
Overførselssagen 2013-2014				2.100			
Boligpakken 2015				137.000		115.000	
Overførselssagen 2015-2016					10.500		
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>65.000</b>	<b>235.000</b>	<b>285.000</b>	<b>379.100</b>	<b>15.500</b>	<b>115.000</b>	



## TM40 Bevillingsbortfald: Fritagelse for erhvervsgebyrer

10. juni 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

I budget 2013 blev det vedtaget at afskaffe afgiften for udeservering, filmoptagelser og mobilt gadesalg samt at reducere afgiften for vareudstillinger i perioden 2013-2016. Afgiftsfritagelsen for udeservering blev i overførselssagen 2012-2013 forlænget til og med 2017. I budget 2014 blev det vedtaget at reducere afgiften for vareudstillinger yderligere, så afgiften for vareudstillinger og faste studepladser er afskaffet i perioden 2014-2017. Afgiftsfritagelsen for mobilt gadesalg og filmoptagelse udløber derfor i 2016 sammen med reduktionen af afgiften for vareudstillinger, mens afgiftsfritagelsen for udeservering og studepladser udløber i 2017 sammen med den yderligere reduktion af afgiften for vareudstillinger. Dette budgetønske omhandler en varig bevilling, så afgiftsfritagelsen gøres permanent.

### Indhold

Kommunen opkrævede tidligere afgifter for en række bylivsaktiviteter på offentlig vej. For at gøre det lettere og billigere at drive virksomhed i København, og samtidig fremme bylivet, er de fleste af disse afgifter blevet fjernet. Afgiftsfritagelsen har været med til at fremme en positiv vækst i bylivsaktiviteter generelt, hvilket bl.a. er målsætningen i visionen Metropolen for Mennesker og Fællesskab København. Udviklingen fremgår bl.a. af Bylivsregnskabet 2010-2014.

Afgifterne udgjorde tidligere en økonomisk byrde for de erhvervsdrivende. Hvis ikke der afsættes midler til at fortsætte afgiftsfritagelsen, vil afgiftsstrukturen fremover ligne den nedenstående struktur:

- *Mobilt gadesalg*  
24.690 kr. årligt.
- *Filmoptagelser*  
150 kr. pr. produktionskøretøj/dag (varierende efter bydel).
- *Vareudstillinger*  
1.181–10.898 kr. pr. meter/år (varierende efter bydel og omfang ud fra facaden).
- *Udeservering*  
Ca. 0–387,10 kr. pr. m<sup>2</sup>/måned (varierende efter bydel og sæson).
- *Faste stader*  
Ca. 54–1.240 kr. pr. m<sup>2</sup>/måned (varierende efter bydel og sortiment).

Afgiftsfritagelserne vurderes at have givet en vækst i bylivsaktiviteterne.

For mobilt gadesalg og food trucks er der sket en markant stigning i antallet af tilladelser fra 60 i 2011 til 515 i 2015. Forvaltningen har reguleret det øgede mobile gadesalg ved at indføre en rød zone på de mest fodgængerbefærdede lokaliteter. Denne løsning har vist sig mere effektiv i forhold til at sikre fremkommeligheden end den tidligere afgift. Afgiftsfritagelsen har samtidig givet forvaltningen mulighed for at prioritere de gadehandlere, der bedst lever op til de politisk vedtagne kriterier om, at mobilt gadesalg skal bidrage til et levende byliv med fokus på sundhed, økologi, æstetik og innovation. Samtidig er det med til at udvikle København som en attraktiv by, når det gælder gademadsgastronomi/street food.

For filmoptagelser er afgiftsfritagelsen samt den deraf følgende forenklede sagsbehandling en vigtig brik i målsætningen om at promovere København som attraktiv filmby og tiltrække større filmoptagelser, som kommunen aktivt støtter via Københavns Filmfond.

For vareudstillinger understøtter afgiftsfritagelsen både en levende indretning af byrummet og giver de erhvervsdrivende bedre vilkår for at skabe en sund forretning.

For udeserveringer er antallet af tilladelser steget fra lidt under 700 i 2012 til lidt over 800 i 2013, hvor antallet har stabiliseret sig.

For de faste stader er der modsat sket et fald fra 240 i 2011 til 180 i 2015. Forvaltningen vurderer, at faldet skyldes ændret kundeadfærd, hvor afgiftsfritagelsen kan være med til at fastholde faste stader i byen.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Målsætningen og de ønskede effekter er at gøre København mere erhvervsvenlig og samtidig fortsætte en positiv udvikling i bylivsaktiviteter.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Afgiftsfritagelse for mobilt gadesalg	- Mere effektiv sikring af fremkommeligheden. - Opprioritering af gadehandlere, der bedst lever op til politisk vedtagne kriterier om, at mobilt gadesalg skal bidrage til et levende byliv med fokus på sundhed, økologi, æstetik og innovation.
Afgiftsfritagelse for filmoptagelser	- Promovering af København som attraktiv filmby.
Afgiftsfritagelse for vareudstillinger	- Udvikling af levende og attraktive byrum.
Afgiftsfritagelse for udeservering	- Liv i byrummene – men også udfordringer med ubenyttede borde og stole i ydersæson.
Afgiftsfritagelse faste stadepladser	- Attraktivt gadeliv.

## Økonomi

Afgiftsfritagelsen har estimerede serviceudgifter på 3,2 mio. kr. i 2017 og 25,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Afgiftsfritagelsen fortsættes fra januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<b>Fritagelse for erhvervsgebyrer</b>	<b>3.165</b>	<b>25.554</b>	<b>25.554</b>	<b>25.554</b>	<b>79.827</b>
- Mobilt gadesalg	1.477	1.477	1.477	1.477	5.908
- Filmoptagelser	105	105	105	105	420
- Vareudstillinger	1.583	8.325	8.325	8.325	26.558
- Udeservering		12.761	12.761	12.761	38.283
- Faste stadepladser		2.886	2.886	2.886	8.658

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Afgiftsfritagelsen har estimerede serviceudgifter på 3,2 mio. kr. i 2017 og 25,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Stigningen skyldes, at bevillingen til vareudstillinger er givet ad to omgange, hvor den første udløber efter 2016 og den anden efter 2017, ligesom bevillingen til udeservering og faste stadepladser udløber efter 2017.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Mobilt gadesalg	1.477	1.477	1.477	1.477	5.908
- Filmoptagelser	105	105	105	105	420
- Vareudstillinger	1.583	8.325	8.325	8.325	26.558
- Udeservering		12.761	12.761	12.761	38.283
- Faste stadepladser		2.886	2.886	2.886	8.658
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>3.165</b>	<b>25.554</b>	<b>25.554</b>	<b>25.554</b>	<b>79.827</b>

Afgiftsfritagelsen fortsættes fra januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

I budget 2013 blev der afsat midler til at afskaffe afgiften for udeservering, mobilt gadesalg, filmoptagelse samt at reducere afgiften for vareudstillinger i perioden 2013-2016. I overførselssagen 2012-2013 blev der afsat midler til at forlænge afgiftsfritagelsen for udeservering til og med 2017. I budget 2014 blev der afsat midler til at reducere afgiften for vareudstillinger yderligere, så afgiften helt bortfalder i perioden 2014-2017, samt en afgiftsfritages for stadepladser i perioden 2014-2017.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Budgetaftale 2013	3.750	3.750	3.750	3.750			
Overførselssagen 2012-2013	8.940				12.000		
Budgetaftale 2014		21.200	21.200	21.200	9.200		
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>24.690</b>	<b>24.950</b>	<b>24.950</b>	<b>24.950</b>	<b>21.200</b>		



## TM45 Udvidelse af Dybbølsbro



19. august 2016

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse
Dybbølsbro

### Baggrund

I budget 2016 blev der afsat 1,0 mio. kr. til en foranalyse af en ny cykel-forbindelse over banen ved Dybbølsbro med henblik på at afklare, hvordan der kan skabes bedre forhold og fremkommelighed for cyklister og gående mellem Cykelslangen ved Fisketorvet og Vesterbro. Teknik- og Miljøforvaltningen har i foråret 2016 udarbejdet foranalysen med inddragelse af DSB og Banedanmark. Foranalysen fremgår af bilag 1.

### Indhold

Der er i vurderingen af de foreslåede scenarier samt i den økonomiske beregning udelukkende set på scenariernes evne til at optimere Dybbølsbro som transportkorridor for cykler og fodgængere. Ydermere er medtaget scenariernes evne til at forbedre cykelparkeringen, idet DSB har tilkendegivet en mulig medfinansiering under forudsætning af, at cykelparkeringen optimeres. De i foranalysen nævnte grønne byrum er et eventuelt tilkøb.

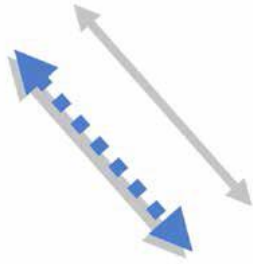
Foranalysen tager udgangspunkt i, at Dybbølsbro indgår som et centralt element i det københavnske cykelnet. På Bryggebroen kørte der i 2015 ca. 17.000 cyklister på et hverdagsdøgn, og forvaltningen vurderer, at der kører ca. 16.000 på et hverdagsdøgn på Dybbølsbro. Den nuværende kapacitet på gang- og cykelbroen overskrides derfor jævnlige. Den igangværende byudvikling på både Kalvebod Brygge Vest, Enghave Brygge og Islands Brygge Syd vil sammen med det nye IKEA generere yderligere cykel- og fodgængertrafik. Samtidig forventes den generelle cykeltrafik at være steget med 27 % i 2025 og op mod 36 % ved spidsbelastning.

Der er gennemført en teknisk gennemgang af Dybbølsbros to broer (gang-/cykelbroen og cykel-/bilbroen), og vurderingen er, at det med forstærkning af de bærende konstruktioner er muligt at udvide de eksisterende broer, uden at de skal forandres eller nedrives.

Der er udarbejdet fire scenarier i foranalysen, hvor anbefalingen er, at koncept 2, scenarie 2 bedst kan imødekomme fremtidens behov. Det er forvaltningens vurdering, at der kan arbejdes videre med koncept 1 (scenarie 1.1 og 1.2) og koncept 2 (scenarie 2). Forvaltningen vurderer derimod, at koncept 3 (scenarie 3) til 122,6 mio. kr. er for dyrt at arbejde videre med, og er derfor ikke medtaget.

*Koncept 1 (scenarie 1.1 og scenarie 1.2)*

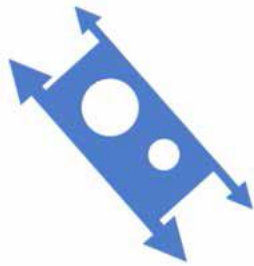




**Lille løsning med udvidelse af enten cykel-/bilbro eller gang-/cykelbro (anbefales ikke)**

*En af de eksisterende broer udvides, så kapacitet bliver acceptabel.*

*Koncept 2 (scenarie 2)*



**Mellem løsning, hvor de to broer samles (anbefalet løsning)**

*De eksisterende broer ombygges/udvides til ét samlet brodæk, der kan afvikle trafikken og give adgang til IKEA samt Kaktuskollegiet. Løsningen kan etableres i to etaper, hvilket dog vil fordyre konceptet og vanskeliggøre anlægsarbejdet væsentligt.*

Forvaltningen anbefaler koncept 2 (scenarie 2) med et samlet brodæk i én etape. Begrundelsen er, at dette koncept er den bedste løsning i forhold til den stigende færdsel med cykler og gående i området ud fra fire afgørende nøgelfaktorer: A) Kapacitet og trafikafvikling, B) Konstruktion og anlægsforhold, C) Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed, D) Cykelparkering. Et samlet brodæk understøtter bedst behovet for at forbedre cykelparkeringsforholdene ved Dybbølsbro station fra de nuværende 105 pladser til 300-500 pladser afhængig af, om der vælges parkering i én eller to etager.

Prisen for den anbefalede løsning er 64,0 mio. kr., hvorfra der skal fratrækkes et bidrag på 5,4 mio. kr. fra IKEA. Den endelige pris for den anbefalede løsning vil med IKEAs bidrag derfor være 58,6 mio. kr.

Forvaltningen er i dialog med DSB om en eventuel medfinansiering. Der er drøftet et bidrag på 7,0 mio. kr. under forudsætning af, at DSB's midler anvendes til bedre fremkommelighed for både cyklende og gående samt mere cykelparkeringskapacitet. DSB vil først tage endelig stilling til medfinansiering af anlægsprojekter, når der er et projektforslag. En medfinansiering fra DSB vil reducere Københavns Kommunes udgifter.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet for koncept 2 (scenarie 2) med et samlet brodæk er meget kompliceret, se risikovurdering. Det samme er gældende for koncept 2 (scenarie 2) i to etaper.

*Overordnede målsætninger og effekter*

Den overordnede målsætning er at forbedre fremkommeligheden for både gående og cyklende. Derudover skal fremkommeligheden for biler ikke forringes nævneværdigt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Udvidelse af Dybbølsbro gennem en udfyldning af hullet mellem de to broer og udvidelse af broen over Kalvebod Brygge	- Fremkommeligheden for cyklende og gående forbedres væsentlig. - Fremkommeligheden for biler m.v. sikres. - Sikkerheden for cyklende og gående forbedres. - 300-500 flere cykelparkeringspladser.
Beskæftigelseeffekt (58,6 mio. kr.)	70,3 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Den anbefalede løsning (scenarie 2 i én etape) har estimerede anlægsudgifter på i alt 58,6 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019 og 1,4 mio. kr. årligt 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/1)	Anlæg 2017-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2020
Scenarie 1.1. Vejbro udvides med tre meter mod nord	20.600	500
Scenarie 1.2. Cykel- og fodgængerbro udvides mod nord	61.600	1.200
Scenarie 2. Mellemrum mellem broerne udfyldes (anbefalet løsning)	58.600	1.400
Scenarie 2. Mellemrum mellem broerne udfyldes i to etaper	64.600	1.400

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af anlægget, kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

### Risikovurdering

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

Der er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan som f.eks. tilladelser i forhold til sporspæringer og økonomi i forhold til at arbejde over baneterræn. Bilbroen vil i perioder i anlægsperioden være delvis inddraget, hvor det kun vil være muligt at benytte det ene spor. Anlægsarbejdet forventes kun i mindre grad at påvirke fremkommeligheden for cyklister og fodgængere.

Et overslag i en foranalyse er forbundet med stor usikkerhed. Der er taget udgangspunkt i de senest kendte priser fra Cykelslangen, der på mange måder er sammenlignelig.

Projektet med udvidelsen af Dybbølsbro er tidsmæssigt synkroniseret med det kommende IKEA-byggeri. En eventuel forsinkelse af byggeriet kan få tidsmæssige konsekvenser for Dybbølsbro-projektet.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Den anbefalede løsning (scenarie 2 i én etape) har estimerede anlægsudgifter på i alt 58,6 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019 og 1,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem, hvilket skyldes vedligehold og drift af et større areal og mere konstruktion.

I udbygningsaftalen med IKEA forpligter IKEA sig til at bidrage med 5.391.328 kr. (2017-priser) til ombygning af en del af Dybbølsbro mellem Fisketorvet og Dybbølsbro Station. Dette beløb er fratrukket i budgetønskets økonomi.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		3.000	1.000	500		4.500	3.000*
- Udførelse		5.000	32.000	17.100		54.100	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>8.000</b>	<b>33.000</b>	<b>17.600</b>		<b>58.600</b>	3.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				400	1.400	1.800	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>400</b>	<b>1.400</b>	<b>1.800</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Længere planlægningshorisont' (2,0 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 4,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2018 og ibrugtaget i november 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juli 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2019

### Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat 1,0 mio. kr. til foranalysen af en ny cykelforbindelse over banen ved Dybbølsbro.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budget 2016					1.000		
<b>Afsatte midler i alt</b>					<b>1.000</b>		

### Bilag

Bilag 1. Dybbølsbro. Ny cykelforbindelse over banen. Foranalyse, udarbejdet af Via Trafik A/S i foråret 2016.

### Henvisninger

Foranalyse - ny cykelforbindelse over banen ved Dybbølsbro, Vesterbro, Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/20062016/edoc-agenda/9ca8e4ce-9b11-4f63-9bca-a65880de3aa7/c757efa0-b54b-47e5-af4b-561735f10443>

# Dybbølsbro

Ny cykelforbindelse over banen

Foranalyse



# Forord

På Dybbølsbro har der længe været kapacitetsproblemer for cyklister og fodgængere. Især efter at Cykelslangen er blevet bygget, er forbindelsen til Islands Brygge, samt til store dele af Amager, blevet mere attraktiv. I de kommende år forventes området omkring Dybbølsbro at blive bygget med et IKEA varehus og med to højhuse med kollegieboliger. Sammenlagt med den byudvikling som foregår i Sydhavnen og på Islands Brygge, vil det øge presset yderligere på Dybbølsbro.

Københavns Kommune har undersøgt at især cyklisterne forsinkes på Dybbølsbro. Der er politisk vilje til at forbedre fremkommeligheden for cyklister generelt i København.

Denne foranalyse afdækker en række muligheder for at øge cykelkapaciteten på broen, hvilket naturligt også vil forbedre forholdene for fodgængerne.

På baggrund af foranalysen skal der tages stilling til, om der skal arbejdes videre med projektet, og i så fald hvilket af scenarierne der skal udvælges.

Udarbejdet for:



Københavns Kommune,  
Teknik og Miljøforvaltningen  
Islands Brygge 37  
2300 København S.

Udarbejdet af:



Via Trafik Rådgivning A/S (Hovedrådgiver)



Tegnestuen Vandkunsten A/S



Atkins Danmark A/S.

Layout: Via Trafik  
April 2016.



# Sammenfatning



Dybbølsbro med IKEA som grænser op til broen, efter konkurrenceoplæg fra Dorte Mandrum Arkitekter. Illustration: Dorte Mandrup Arkitekter A/S



Scenarie 2 hvor mellemrummet mellem de to eksisterende broer udfyldes, og der etableres dobbeltrettet cykelsti, cykelparkering og plads til fodgængerstrømme.

Dybbølsbro udgør en vigtig cykelforbindelse i København mellem Vesterbro og Amager via Fisketorvet, Cykelslangen, Bryggebroen og Islands Brygge. Det vurderes, at der i dag kører 12-13.000 cyklister pr. dag på Dybbølsbro. Umiddelbart nord for broen planlægger IKEA at åbne et varehus, og syd for broen er der planlagt et større antal kollegieboliger. Derfor forventes især cykel- og fodgængertrafikken at stige i de kommende år. Kapacitetsproblemer mellem Skelbækgade/Vesterbro og Cykelslangen/Fisketorvet løses ikke af nye forbindelser sydvest eller nordøst for Dybbølsbro. Cykelforbindelsen over Dybbølsbro er så central i det københavnske cykelnet, at andre parallelle forbindelser ikke kan løse de eksisterende problemer.

Formålet med foranalysen er at afklare, hvordan der kan skabes bedre forhold for cyklister og gående mellem Cykelslangen/Fisketorvet og Ingerslevsgade/Vesterbro. Som en del af denne løsning skal der også sikres udvidelsesmuligheder for cykelparkering.

På baggrund af tre koncepter er der udarbejdet fire scenarier for, hvordan trængselsproblematikken kan imødekommes, i dag og i fremtiden. De fire scenarier er vurderet i forhold til ti nøglefaktorer, som sammenfattes i en kvalitativ vurdering. De fire scenarier er benævnt 1.1, 1.2, 2 og 3.

## Analysens resultat

**Scenarie 1.1** tager udgangspunkt i, at den eksisterende vejbro udbygges med en enkeltrettet cykelsti i nordsiden, hvorved der bliver enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejbroen. Løsningen imødekommer den nuværende trafikbelastning, men det vurderes, at den ikke i tilstrækkelig grad kan håndtere den fremtidige cykeltrafik. Anlægsteknisk er det en enkel løsning, der spænder mellem de to eksisterende broer. Det er også den billigste af de fire scenarier. Den er vurderet til at koste ca. 26 mio. kr.

**Scenarie 1.2** tager udgangspunkt i en udvidelse af den eksisterende stibro langs nordsiden. Her udvides broen med fem meter, hvilket giver et samlet brodæk med plads til en dobbeltrettet cykelsti og tilstødende bredt forto. Forslaget vurderes i højere grad kapacitetsmæssigt at kunne modsvare de fremtidige behov. Pladsen til cykelparkering tæt på nedgangene til Dybbølsbro St. meget begrænsede. Anlægsteknisk vil boudvidelsen medføre gener for Banedanmark, da konstruktionen kræver at trapper og elevatorer ved begge perroner flyttes. Økonomisk er scenariet vurderet til at koste ca. 62 mio. kr.

**Scenarie 2** tager udgangspunkt i at udfylde mellemrummet mellem de to eksisterende broer. Broen vil med denne udvidelse blive 10 meter bredere og i alt spænde over ca. 27 meter. Det vil give god plads til både cykeltrafik og cykelparkering – i dag og i fremtiden. Forslaget giver mulighed for at etablere parkering ved nedgangene til stationen og udvide med flere pladser, hvis nødvendigt. Forslaget har samme konstruktionsprincip som 1.1 og vil kun i begrænset omfang påvirke Banedanmarks arealer i anlægsperioden. Økonomisk vurderes forslaget at koste ca. 71 mio. kr. Der er mulighed for en etapedeling så ca. halvdelen af broen kan realiseres i en første etape efterfulgt af den resterende del 2. etape. Etaperne koster ca. 43 og 37 mio. kr.

**Scenarie 3** forlænger Cykelslangen over Kalvebod Brygge og lander den i mellemrummet mellem de to eksisterende broer. Forslaget giver mulighed for at etablere cykelparkering ved stationen i samme grad som scenarie 2. Scenariet har karakter af et prestigeprojekt, som vil bidrage yderligere til Københavns image som cykelvenlig by, både nationalt og internationalt. Anlægsteknisk er det en udfordring at etablere en forlængelse af Cykelslangen, og det fordyrer projektet. I alt vurderes det at koste ca. 143 mio. kr.

Som en del af det økonomiske overslag er der medregnet afledte omkostninger i form af fx ombygninger af de signalregulerede kryds i broens ender, udvidelse af broen over Kalvebod Brygge og cykelparkering.

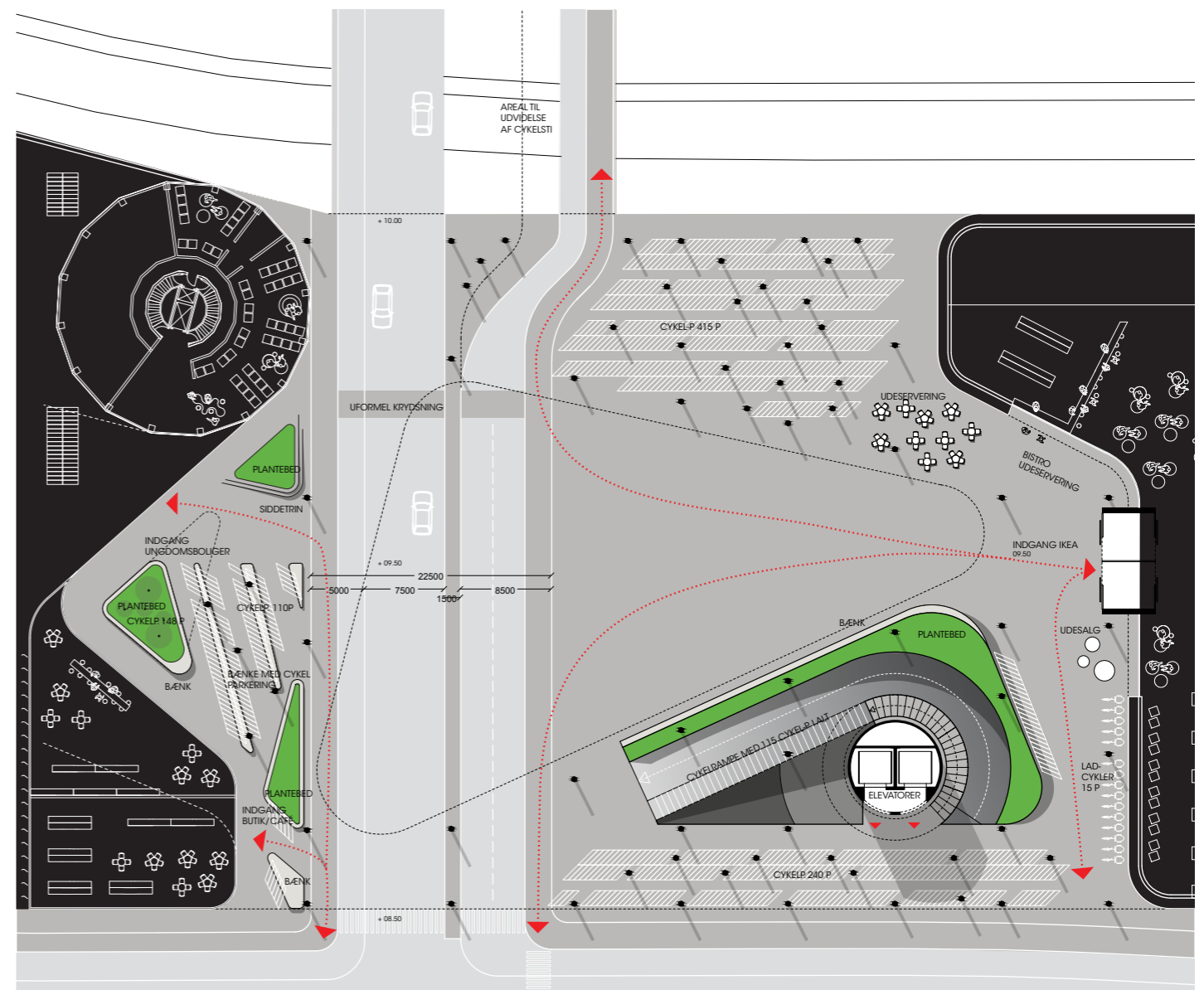
## Anbefaling

Ud fra de opsatte nøglefaktorer vurderes scenarie 2 bedst at imødekomme fremtidens behov for trafikafvikling for cyklister og fodgængere. Scenarie 2 giver de bedste muligheder for at fortsætte den dobbeltrettede cykelsti, der forventes at blive anlagt på IKEAs forplads. Dobbeltrettet cykelsti i hele broens længde vil gøre adgangsforholdene bedre til Dybbølsbro Station. Derudover er der gode udvidelsesmuligheder for ekstra cykelparkering omkring trapperne ved Dybbølsbro Station. Scenarie 2 skaber som en positiv sideeffekt plads til at lave ventefaciliteter på broen, samt plads til at generelle byrumsforbedringer i forhold til forholdene i dag.

Anlægsteknisk er scenarie 2 fordelagtig, da det er sandsynligt, at den ikke kræver understøtning på Banedanmarks arealer under broen. I anlægsperioden vil det være begrænset hvor meget togdriften vil blive påvirket af byggeriet.

# Indholdsfortegnelse

Indledning	5
Registrering og problemstilling	6
Vurdering	9
Scenarie 1.1	10
Scenarie 1.2	12
Scenarie 2	14
Scenarie 3	16
Brokonstruktion	18
Økonomiske forhold	19
Konklusion	20
Bilag	
1. Nøglefaktorer	
2. Sti over Kalvebod Brygge	
3. Flowdiagrammer	



Dybbølsbro ved IKEAs forplads med areal disponeret til dobbeltrettet cykeltrafik, samt cykelparkering til varehusets kunder. Illustration: Dorte Mandrup Arkitekter A/S



# Indledning



Eksisterende forhold med areal til IKEAs forplads og forplads til Kaktuskollegiet.



Dybbølsbro med Kaktuskollegiet og IKEA efter konkurrenceoplæg fra Dorte Mandrup Arkitekter. Illustration: Dorte Mandrup Arkitekter A/S

Dybbølsbro består i dag af to separate broer, der spænder hen over baneterrænet (ca. 200 m) sydvest for Københavns Hovedbanegård. Den ene bro (vejbroen) betjener biltrafik i begge retninger samt cykeltrafik i retning mod Fisketorvet (11,4 m bred). Den anden (stibroen) betjener fodgængertrafik i begge retninger og cykeltrafik i retning mod Vesterbro (5,7 m bred). Stibroen giver desuden adgang til Dybbølsbro S-togstation via trapper og elevatorer. Mellemrummet mellem de to broer er ca. 10 m bred. Stibroen benyttes også til cykelparkering ved Dybbølsbro Station.

Dybbølsbro indgår som et vigtigt element i det københavnske cykelnet, og skaber forbindelse mellem Vesterbro og Amager via Fisketorvet, Cykelslangen, Bryggebroen og Islands Brygge. Åbningen af Cykelslangen har intensiveret cykeltrafikken på Dybbølsbro og kapaciteten overskrides jævnligt. Det skaber problemer for fremkommeligheden og sikkerheden. Det vurderes at der i dag kører 12-13.000 cyklister pr. dag på Dybbølsbro. Den nye byudvikling på både Kalvebod Brygge Vest, Enghave Brygge og Islands Brygge Syd, vil fremadrettet også øge cykel- og fodgængertrafikken på stibroen. Det er derfor højaktuelt at se nærmere på hvordan kapaciteten for særligt cykeltrafikken kan øges for at opretholde trafiksikkerheden og et tilstrækkeligt serviceniveau for cyklisterne. Kapacitetsproblemer mellem Skelbækgade/Vesterbro og Cykelslangen/Fisketorvet løses ikke af nye forbindelser sydvest eller nordøst for Dybbølsbro. Cykelforbindelsen over Dybbølsbro er så central i det københavnske cykelnet, at andre parallelle forbindelser ikke kan løse de eksisterende problemer.

IKEA planlægger at opføre et 37.000 m<sup>2</sup> stort varehus, der skal have adgang for gående og cyklende fra Dybbølsbro. Det forventes, at forpladsen ved IKEA anlægges med en dobbeltrettet cykelsti i samme niveau som Dybbølsbro. Den direkte adgang fra IKEA til Dybbølsbro forventes at betyde mere forgængertrafik med indkøbsvarer, der blandt andet skal transporteres hjem via Dybbølsbro Station. På den anden side af Dybbølsbro er det sandsynligt, at der opføres et stort antal kollegieboliger ligeledes med adgang for gående og cyklende fra Dybbølsbro. Herudover har Fisketorvet planer om en udvidelse, og der kommer en fremtidig metrostation lige syd for Fisketorvet ved krydset Kalvebod Brygge/Havneholmen.

Med den samlede byudvikling, kan der forventes en væsentlig forøgelse af cyklister over Dybbølsbro i fremtiden. IKEA alene vurderes at øge cykeltrafikken med op mod 5.000 cyklister pr. dag på stibroen.

Dybbølsbro projektet lægger således op til et tæt samarbejde med de omkringliggende aktører i form af Banedanmark (Dybbølsbro Station), IKEA og Fisketorvet.

## Problembeskrivelse

En udvidelse af cykelstien har potentiale for at reducere forsinkelser for både bilister og cyklister, der færdes på Dybbølsbro. Der er tale om en trængselsproblematik, der i dag med broens eksisterende udformning kommer til udtryk på følgende steder:

- Krydset ved Dybbølsbro / Ingerslevsgade
- De to kryds ved Dybbølsbro / Kalvebod Brygge
- Broens længderetning hvor fodgængertrafik, cykeltrafik og parkerede cykler optager pladsen (gælder for stibroen).

## Identifikation af behov

Foranalysens formål er at afklare, hvorledes der kan skabes bedre forhold for cyklister og gående mellem Cykelslangen/Fisketorvet og Ingerslevsgade/Vesterbro. Som en del af denne løsning skal der sikres udvidelsesmuligheder for cykelparkering, således at parkerede cykler ikke begrænser trafikafviklingen.

Biltrafikken forventes ikke at stige væsentligt men skal fortsat kunne afvikles på broen.

Samlet set er der behov for følgende:

- Udvidet areal for afvikling af cykeltrafik
- Udvidet areal for afvikling af fodgængertrafik
- Udvidet areal for cykelparkering (omkring Dybbølsbro S-togstation)
- Optimering og tilpasning af trafikafviklingen i broens ender (kryds ved Ingerslevsgade og ved Kalvebod Brygge).



# Registrering



På Dybbølsbro er der registreret en række problemer relateret til cykeltrafikken. Overordnet kan de deles op i to grupper:

- Utilstrækkelig kapacitet på cykelsti og cykelparkering
- Adfærdsmæssige problemer

Der er ti steder, hvor der i dag er problemer eller uklarheder i forhold til færdsel. Udvidelse af cykelstiforbindelsen på Dybbølsbro søger mod at løse eller afhjælpe disse ti problemer.

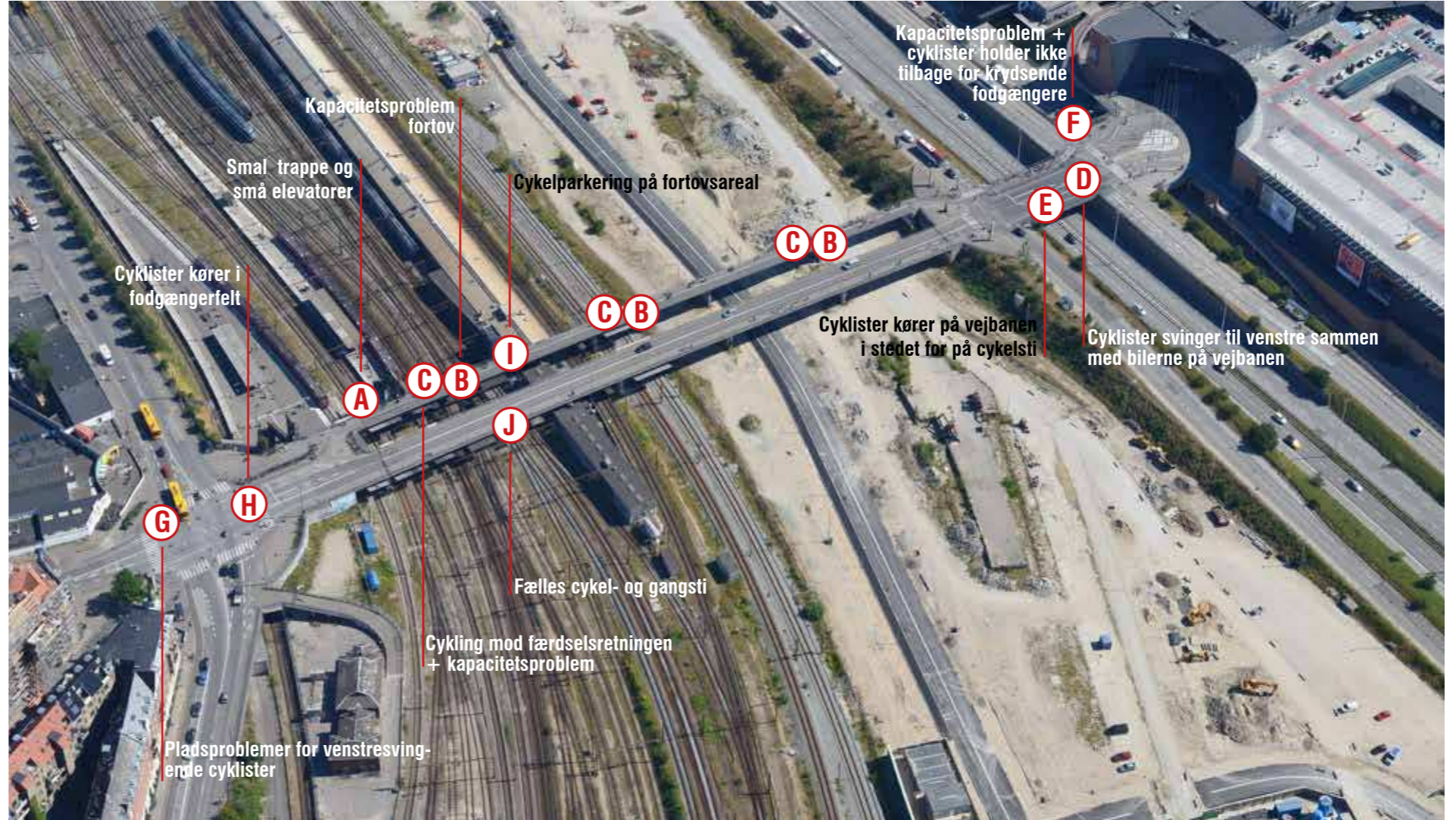
- A. Trapperne ned til perronerne er smalle og elevatorerne små. Der er ofte trængsel på trapperne og ventetid ved elevatorerne.
- B. Fortovet på Dybbølsbro er smalt ift. antallet af fodgængere, hvilket resulterer i, at cykelstien anvendes af fodgængere. Det reducerer kapaciteten for cyklister og øger risikoen for uheld.
- C. Der er også trængsel på cykelstien, dels som følge af en intensiv cykeltrafik mod Vesterbro, der kører korrekt, men yderligere er der mange der cykler mod færdselsretningen.
- D. I krydset ved Kalvebod Brygge tættest ved Fisketorvet er der mange cyklister der svinger til venstre sammen med biltrafikken, enten for at komme over til Cykelslangen eller for at cykle ned ad rampen til Kalvebod Brygge.
- E. Krydset fra Dybbølsbro ved broen over Kalvebod Brygge har nogle skæve retninger for cyklister og gående. Det sammenholdt med de store mængder cyklister, får flere til at bruge kørebanen i stedet for cykelstien.

- F. Ved Cykelslangen skal cyklisterne reducere hastigheden væsentligt, for at komme rundt i svinget fra rundkørslen for at komme ind på Cykelslangen og derfor kører mange i kø. Det er også svært for fodgængere at krydse cykelstien, da cyklisterne ikke holder tilbage.
- G. I krydset ved Ingerslevsgade skal mange cyklister svinge til venstre fra Dybbølsbro. Det resulterer i, pladsmangel og gene for fodgængerne.
- H. Mange cykler over fodgængerfeltet. Det er fortrinsvis cyklister som skal ned ad Ingerslevsgade eller ad Dybbølsgade.
- I. Der er mangel på cykelparkering omkring stationen, og det medfører at mange parkerer op af gelænderet langs broen hvilket det går ud over fremkommeligheden for både fodgængere og cyklister.
- J. Langs den sydlige del af bilbroen er der i dag en fællessti, for både fodgængere og cyklister. Det er dog ikke skiltet, og derfor er der usikkerhed blandt trafikanterne om det er et fortov eller en cykelsti.

De ti problemer løses ved hjælp af forskellige cykeltiltag som eksempelvis; bredere cykelsti, bedre krydsningssmuligheder, før-grønt mv. Især i situationer hvor trafikantgrupper mødes er der mulighed for betydelig forbedring af fremkommeligheden.

Løsningsideer til Dybbølsbro/ Kalvebod Brygge og Cykelslangen beskrives nærmere i bilag 2.





Oversigt over registrerede problemer på Dybbølsbro





# Vurdering

## Tre overordnede koncepter

Foranalysen omfatter fire scenarier, som bygger på tre overordnede koncepter for hvordan broen kan udbygges. De tre koncepter tager udgangspunkt i figurerne vist til venstre.

### 1. Koncept: Udvidelse af en af de to broer

En af de eksisterende broer udvides, så kapaciteten bliver acceptabel. Dette scenariekoncept indeholder to scenarier:

**Scenarie 1.1:** Vejbroen udvides med 3 meter mod nordøst for at kunne etablere en bred enkeltrettet cykelsti i den ene side af vejbroen, hvor der i dag ikke er plads til cykler og gående. Stibroen kan derved friholdes til fodgængertrafik alene.

**Scenarie 1.2:** Stibroen udvides med 5 meter mod nordøst for at kunne afvikle både cykel- og fodgængertrafik i begge retninger.

### 2. Koncept: Et samlet brodæk

De eksisterende broer bygges sammen til ét samlet brodæk, der kan afvikle trafikken og give adgang til IKEA samt give opholdsmuligheder.

### 3. Koncept: Nye forbindelser

Den gennemkørende cykeltrafik separeres fra den øvrige trafik og afvikles i et niveau over biltrafikken på Dybbølsbro.

Det sikrer en smidig trafikafvikling gennem separering / en niveaufri løsning, hvor cykeltrafikken mellem Cykelslangen og Dybbølsgade prioriteres.

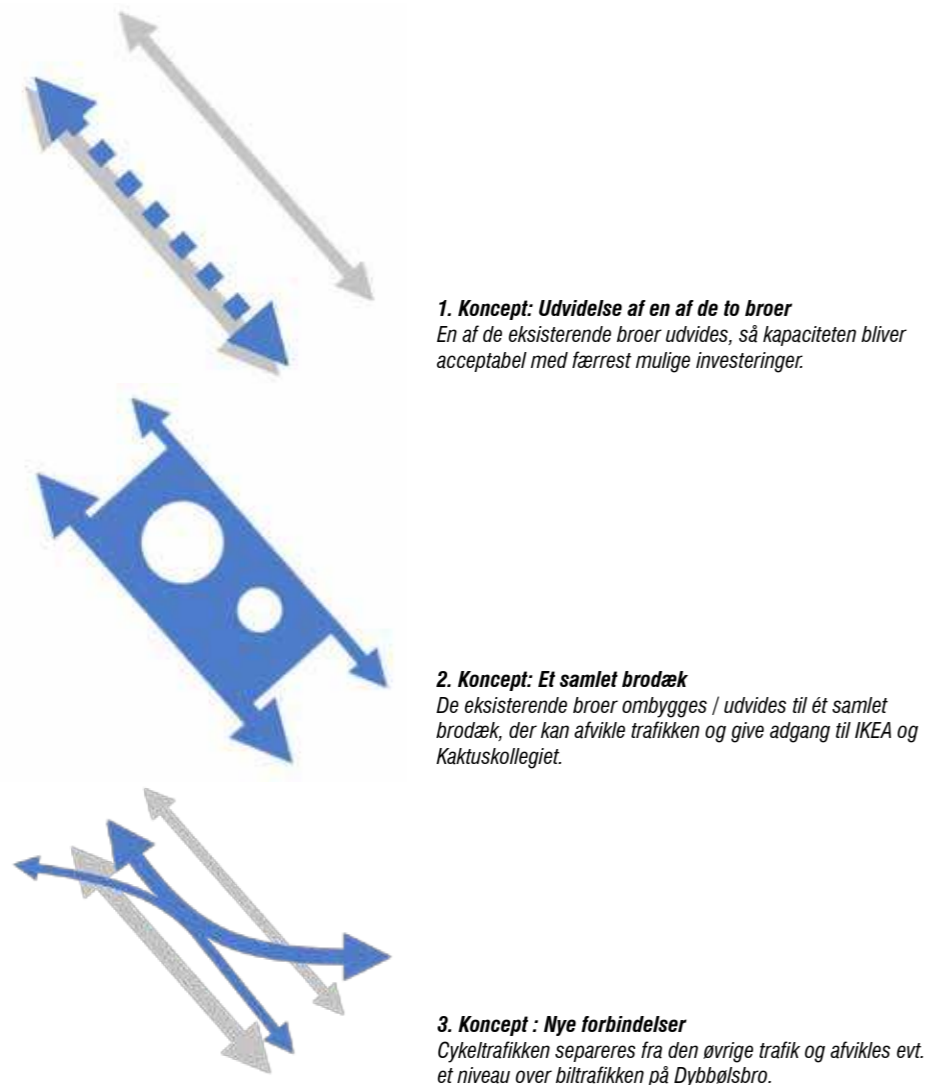
En niveaufri løsning udføres som en forlængelse af Cykelslangen.

De tre overordnede koncepter munder ud i fire forskellige scenarier for, hvordan cykelforbindelsen over banen ved Dybbølsbro kan udbygges. Tilsammen dækker de spændet fra den enkle, prisbillige løsning, til en omfattende nytænkning af hele broforbindelsen. Forskellen i scenarierne afspejler forskelligartede ønsker og forventninger blandt projektets interessenter.

## Nøglefaktorer

Hvert scenarie er vurderet ud fra 10 nøglefaktorer. Nøglefaktorerne afspejler en bred vifte af faktorer som indgår i vurderingen af hvert scenarie. Faktorerne dækker over vurderinger af, trafikafvikling, økonomi, konstruktion, ejerforhold, overordnede byudviklingsmål for København samt byrum. Succeskriterierne for de enkelte nøglefaktorer er beskrevet yderligere i bilag 1.

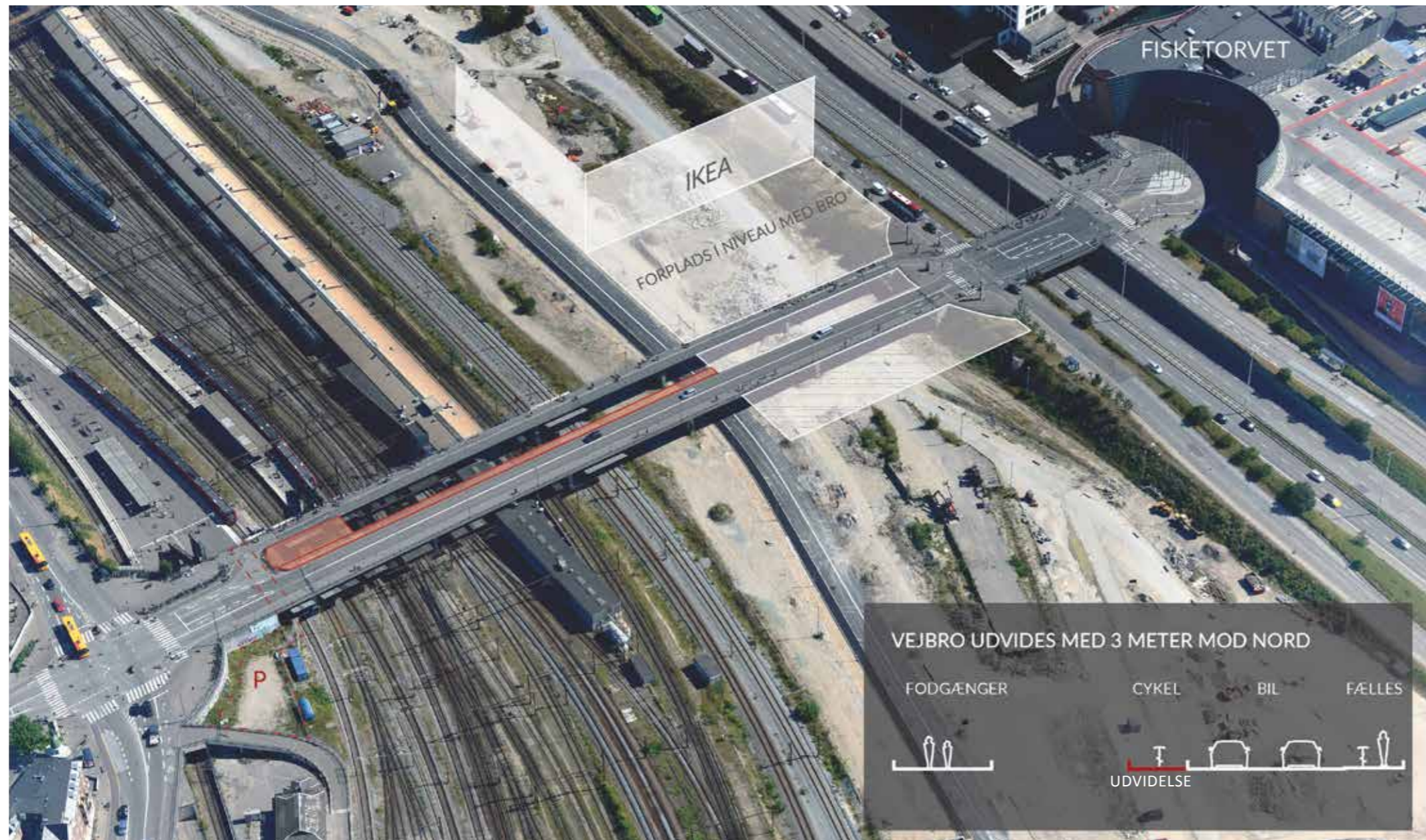
Hvert scenarie er beskrevet på et opslag. Efterfølgende er konstruktionsprincipper og overslag af anlægsøkonomien præsenteret. Til sidst er der en konklusion med en anbefaling





# Scenarie 1.1

## Vejbroen udvides med 3 meter mod nord



### Beskrivelse

Dette scenarie tager udgangspunkt i en udvidelse af den eksisterende vejbro med en cykelsti. Herved bliver det muligt at cykle i begge retninger langs med den eksisterende vej. Cykelstien bygges i en del af det mellemrum, der i dag er mellem broerne. Vejarealet udvides således med 3 meter cykelsti, og mellemrummet indsnævres til 7 meter. På begge sider af mellemrummet etableres et 1,8 meter højt hegn, som skal sikre, at der ikke er nogen som fristes til at forsøge at springe mellem broerne. Det eksisterende autoværn opretholdes mellem kørebane og broudvidelsen.

Stibroen ændres til udelukkende at være en fodgængerbro.

En del af mellemrummet mellem broerne udfyldes, og der etableres cykelparkering. Herudover er det muligt at supplere med cykelparkering ved pumpestationen på Bandedanmarks areal.

Cyklisterne fra cykelslangen må, som i dag, følge højre side langs fortovet, og herefter søge cykelstien på kørbanen. Der vil ikke være krydsninger med fodgængere på anden vis end i dag.

For cyklister fra Cykelslangen mod Dybbølsbro Station medfører løsningen, at de skal passere den nye platform mellem broerne for at komme til stationen.

For cyklister fra Dybbølsbro Station mod Cykelslangen og Fisketorvet betyder løsningen, at de skal krydse biltrafikken på vejbroen.

Ved at udvide broen med 3 meter, løses trængselsproblemerne ikke i krydsene ved Kalvebod Brygge. Cyklisterne skal fortsat køre rundt i rundkørslen ved Fisketorvet som i dag.

Den økonomiske ramme ligger samlet på ca 26 mio. kr.

### Trafik

✚ Enkeltrettet cykeltrafik medfører en enkel struktur i de signalregulerede kryds i broens ender.

— Kræver supplerende tiltag, der sikrer adgang fra cykelstierne på vejbroen til trapper/elevanter til S-togs perronerne. Det håndteres ved at etablere en platform mellem de to broer ved stationen, hvor der også kan etableres cykelparkering.

Cykeltrafik til og fra perroner, vil formentlig fortsat medføre at den eksisterende stibro delvist benyttes af cyklister.

### Bymæssighed

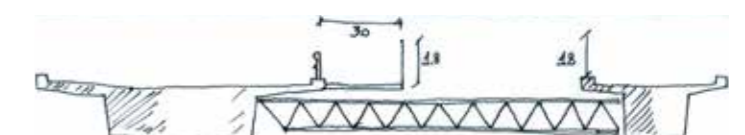
✚ En fordel for den eksisterende stibro, at cykeltrafik flyttes til eget tracé. Fodgængere vil kunne anvende hele den eksisterende 6 m bredde stibro, hvilket vil give bedre plads til kortvarigt ophold. Cykelparkering på et udfyldt brodæk i mellemrummet ud for stationen vil give bedre plads for cyklister og gående til- og fra stationen.

— Broen vil fortsat opleves som en trafikal passage fra A til B.

### Konstruktion

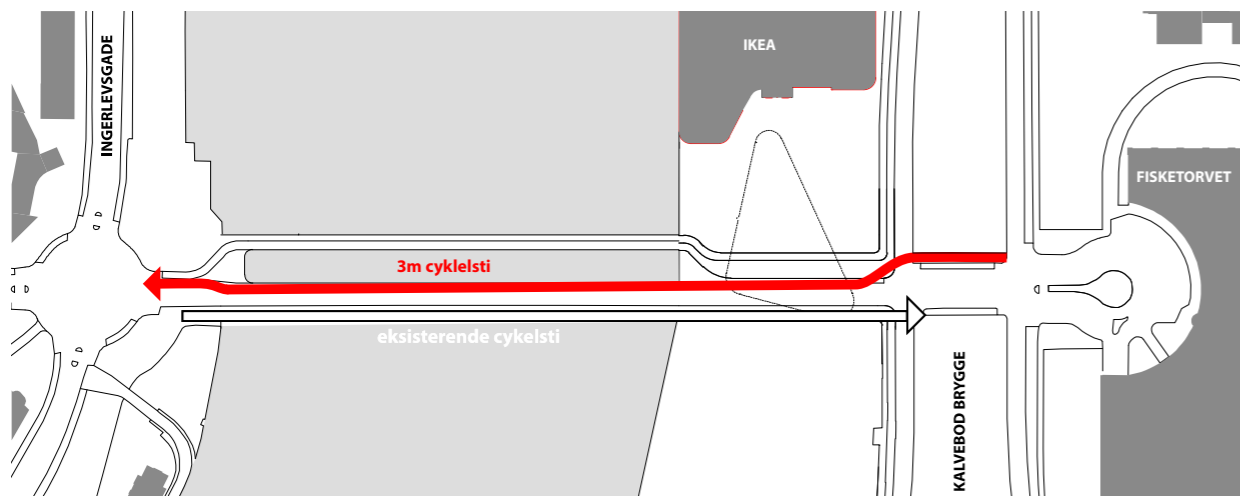
✚ Enkel og let konstruktion formentlig uden fundamenter på baneterræn. Kan etableres fra eksisterende betonbroer.

— Udført i stål – kræver mere vedligehold end beton

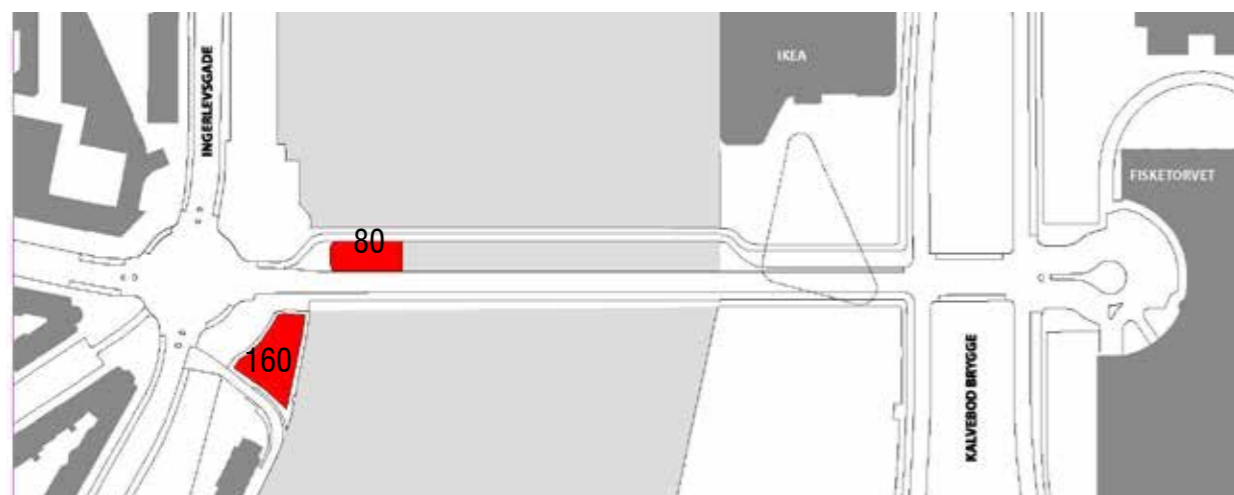


Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre. Ny cykelbro imellem (her blot vist som grov skitse)

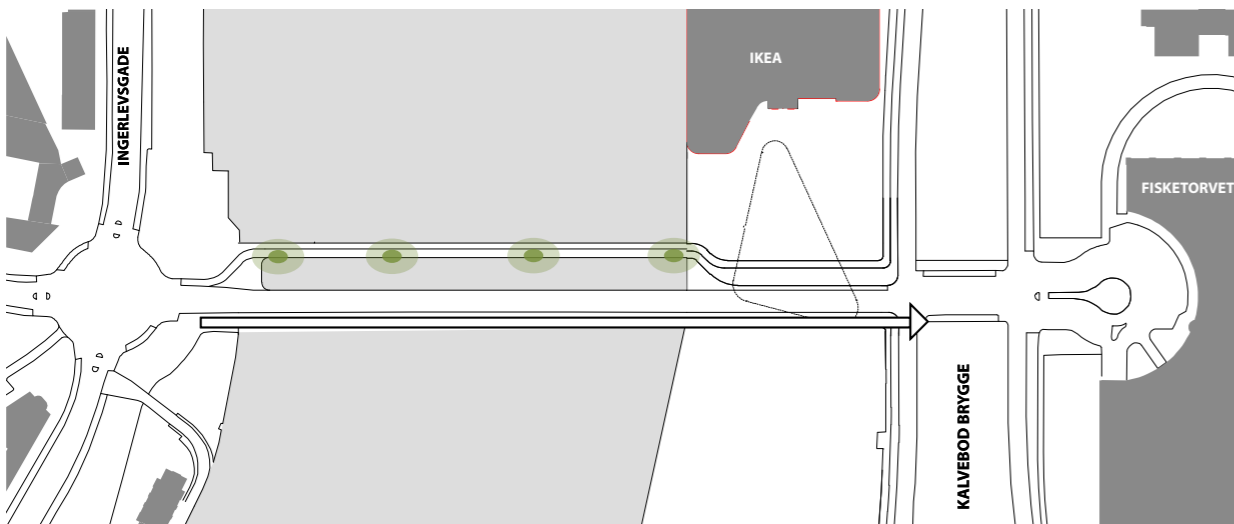




**Cykelflow:** 3m sideudvidelse på nordsiden af vejbroen, giver plads til en traditionel enkelrettet cykelsti mod Vesterbro siden. Stibroen fastholdes som ren fodgængerbro, med forøget plads.



**Cykelparkering:** Mulighed for udvidelse af cykelparkering: 6 m x 20 m = 120 m<sup>2</sup>, 2 rækker med 40 stativer i hver: 80 nye stativer. Ved pumpestationen (Alfhænger af DSB's projekt): 8 m x 20 m = 160 m<sup>2</sup>, 4 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 40 stativer i hver: 160 nye stativer



**Bymæssighed:** Forøget plads på stibroen til fodgængere, giver mulighed for kortvarigt ophold, vente på toget, tilfældige møder mv.

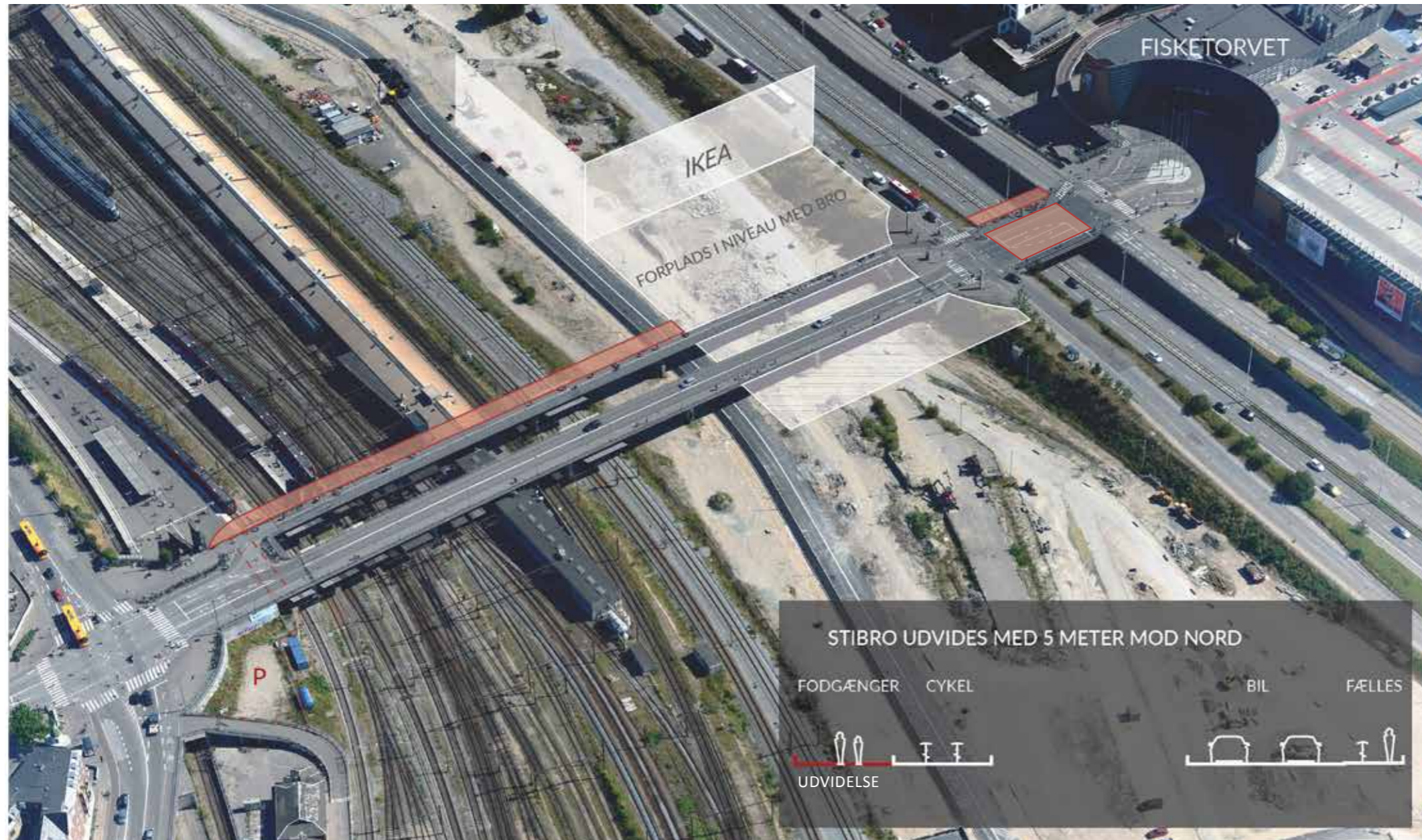
## Vurdering af nøglefaktorer

København som en levende by	● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	Borgerne vil opleve, at der gøres noget for byudviklingen, men vil formentlig se udvidelsen som en ren trafikal ændring uden særskit bylivspotentiale.
København som en ansvarlig by	● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	Et mindre indgreb, der genbruger den eksisterende brokonstruktion. Scenariet løser et akut problem. Vil kunne opfattes som en lappeløsning, der ikke er fremtidssikker.
København som en by med kant	● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	Dette scenarie er det mindst ambitiøse. Det er en enkel funktionel løsning uden markant arkitektonisk profil. Risiko for at funktionalitet og konstruktive forhold overskygger designløsningen, når man bygger til den eksisterende konstruktion.
Kapacitet og trafikafvikling	● ● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	Med ekstra kapacitet på cykelstien, vurderes scenariet at kunne modsvare den fremtidige trafikbelastning men formentlig med en ringe kapacitetsreserve. De enkeltrettede cykelstier kan enkelt tilkøbes de signalregulerede kryds i broens ender. Cykeltrafikken fra Vesterbro skal dog krydse dobbeltrettet biltrafik for at komme til S-toget eller til IKEA. Fremkommeligheden for fodgængere forbedres ved udvidelsen af fortovsarealet.
Cykelparkering	● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	Cykelparkeringen udvides med 80 pladser tæt på nedgangen til stationen, hvilket i dag efterspørges. Herudover er der 160 pladser på pumpestationens areal. Uden dem vurderes 80 pladser ikke at være nok ift. at imødegå fremtidens behov for parkering.
Arealer og interessent- og ejerforhold	● ● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	De foreslåede ændringer ligger primært på Københavns Kommunes arealer. Det er for så vidt kun cykelparkeringen, som berører Banedanmarks areal. For at imødegå fremtidens behov for cykelparkering kræver det Banedanmarks accept.
Konstruktion og anlægsforhold	● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○	En meget enkel løsning, som er relativ nem at etablere direkte fra eksisterende betonbroer. Få gener for vej- og stitrafikken. Kørestrømsanlæg mellem eksisterende betonbroer skal ombygges og kræver midlertidige spurlukninger i etaper. Dette medfører driftsgener for banen og myndighedsbehandling i forhold til Banedanmark.
Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed	● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○	Anlægsomkostningerne er mindst i dette scenarie. Ingen usædvanlige driftsomkostninger. Lille usikkerhed på anlæg af konstruktioner. Stor usikkerhed på ombygning af kørestrømsanlæg
Bymæssig sammenhæng	● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	Bidrager kun i mindre grad til at binde bydelene Vesterbro og Fisketorvet sammen.
Realiserbarhed	● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○	Projektet kan realiseres inden for den skitserede tidsplan. Kræver at IKEAs andel af stiforbindingen realiseres samtidigt.
Samlet vurdering		Scenariet vurderes til at kunne imødekomme det nuværende behov, Men med risiko for i fremtiden igen at blive overbelastet, både ift. kapacitet og cykelparkering. For København som by er det et trafikprojekt, der kan opfattes som en lappeløsning. Dog er scenariet det billigste af de vurderede, og det vurderes til at kunne realiseres inden for den skitserede tidsplan.



# Scenarie 1.2

## Cykel- og fodgængerbroen udvides mod nord



### Beskrivelse

I dette scenarie udbygges den eksisterende fodgænger- og cykelbro, så der bliver plads til at have dobbeltrettet cykeltrafik på broens sydside. Broen udvides med 5 meter.

Ved Dybbølsbro St. vil der være plads til cykelparkering på en del af fortovet.

Fra Cykelslangen etableres en 8.5 meter bred separat bro over Kalvebod Brygge med plads til dobbeltrettet cykel- og fodgængertrafik. Krydsningen mellem cyklister og fodgængere flyttes til IKEAs forplads, hvilket vil øge fremkommeligheden for cyklister til og fra Cykelslangen.

For at sikre den bedste trafikikkerhed ift. den dobbeltrettede cykelsti i krydset ved nedkørslen til Kalvebod Brygge, etableres et bundet venstresving. For at kapaciteten kan opretholdes etableres to venstresvingsspor.

Scenariet bygger på at etablere broudvidelsen på ydersiden af den eksisterende stibro. Det har konsekvenser for Banedanmarks nedgange til Dybbølsbro St. Her skal både trappe og elevatorer flyttes for at give plads til broudvidelsen.

Stibroen over Kalvebod Brygge har stor betydning for cyklisternes fremkommelighed i tiltaget. Uden dette tiltag, vil forslaget ikke fungere optimalt, og trængselsproblematikkerne vil ikke være løst.

Den økonomiske ramme ligger samlet på ca. 62 mio. kr.

### Trafik

⊕ Dobbeltrettet fodgænger- og cykeltrafik i IKEA-siden fungerer godt i forhold til IKEA og adgang til S-tog.

⊖ Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds i broens ender.

Elevatorer og trapper til S-tog skal flyttes.

Kræver supplerende tiltag, for at give bedre forhold for cykelparkering.

Cykeltrafik til og fra perroner, vil fortsat gøre at fodgængerarealer, delvist benyttes af cyklister, hvilket gør fordelene mindre.

### Bymæssighed

⊕ Cyklerne får i dette scenarie bedre plads på stibroen, hvilket giver bedre plads til fodgængere på den nye sideudvidelse. Her vil være plads til kortvarigt ophold, vente på toget, korte møder mv.

⊖ Broen vil fortsat opleves som en trafikal passage fra A til B.

### Konstruktion

⊕ Let konstruktion. Kan delvist etableres fra eksisterende stibro.

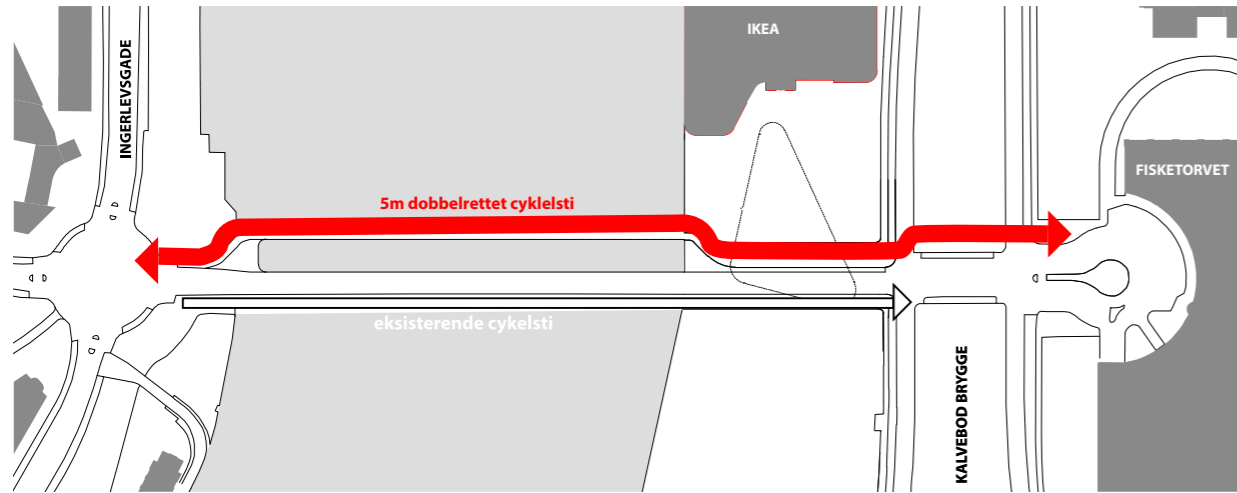
⊖ Kræver fundamenter og anlægsarbejder på baneterræn

Kræver flytning/udskiftning af eksisterende elevatorer/trapper

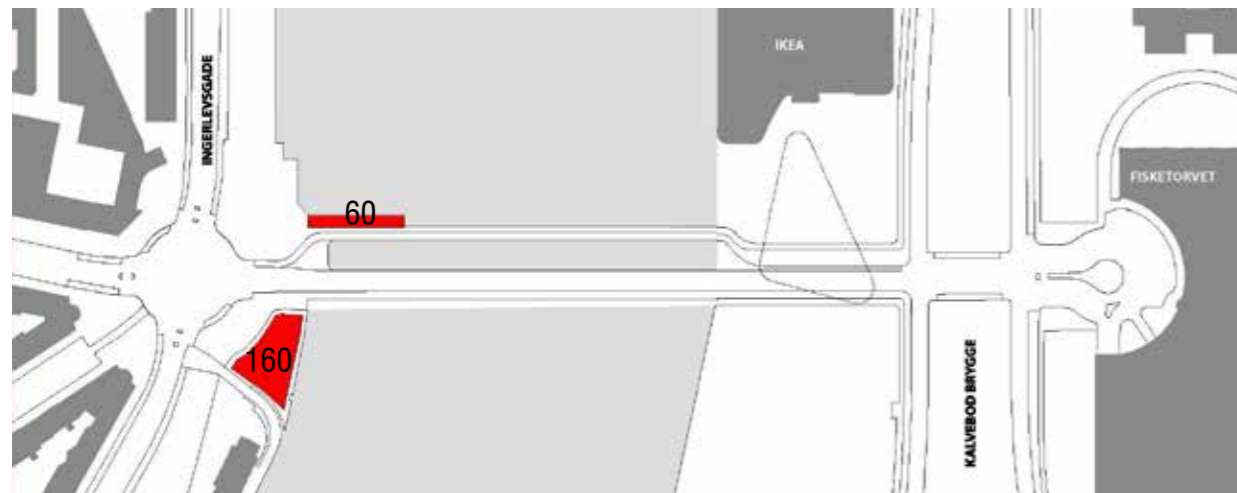


Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre og ny cykelbro på nordsiden heraf.





**Cykelflow:** 5m sideudvidelse på nordsiden af stibroen, giver plads til en dobbelrettet cykelsti på den eksisterende stibro. Fodgængere får forøget plads på sideudvidelsen, med god forbindelse mellem IKEA dækket og stationen - trapper og elevatorer til stationen må dog flyttes tilsvarende.



**Cykelparkering:** Mulighed for udvidelse af cykelparkering:  $2\text{ m} \times 30\text{ m} = 60\text{ m}^2$  (ca. 15 m på hver side af trappen til nordgående perron), 1 række med 60 stativer og en meter manøvreareal: 60 nye stativer. Gangbane fungerer også som manøvreareal. Ved pumpestationen (Afhænger af DSB's projekt):  $8\text{ m} \times 20\text{ m} = 160\text{ m}^2$ , 4 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 40 stativer i hver: 160 nye stativer



**Bymæssighed:** Sideudvidelsen mod nord vil kunne udformes, så der gives mulighed for kortvarigt ophold, vente på toget, tilfældige møder mv.

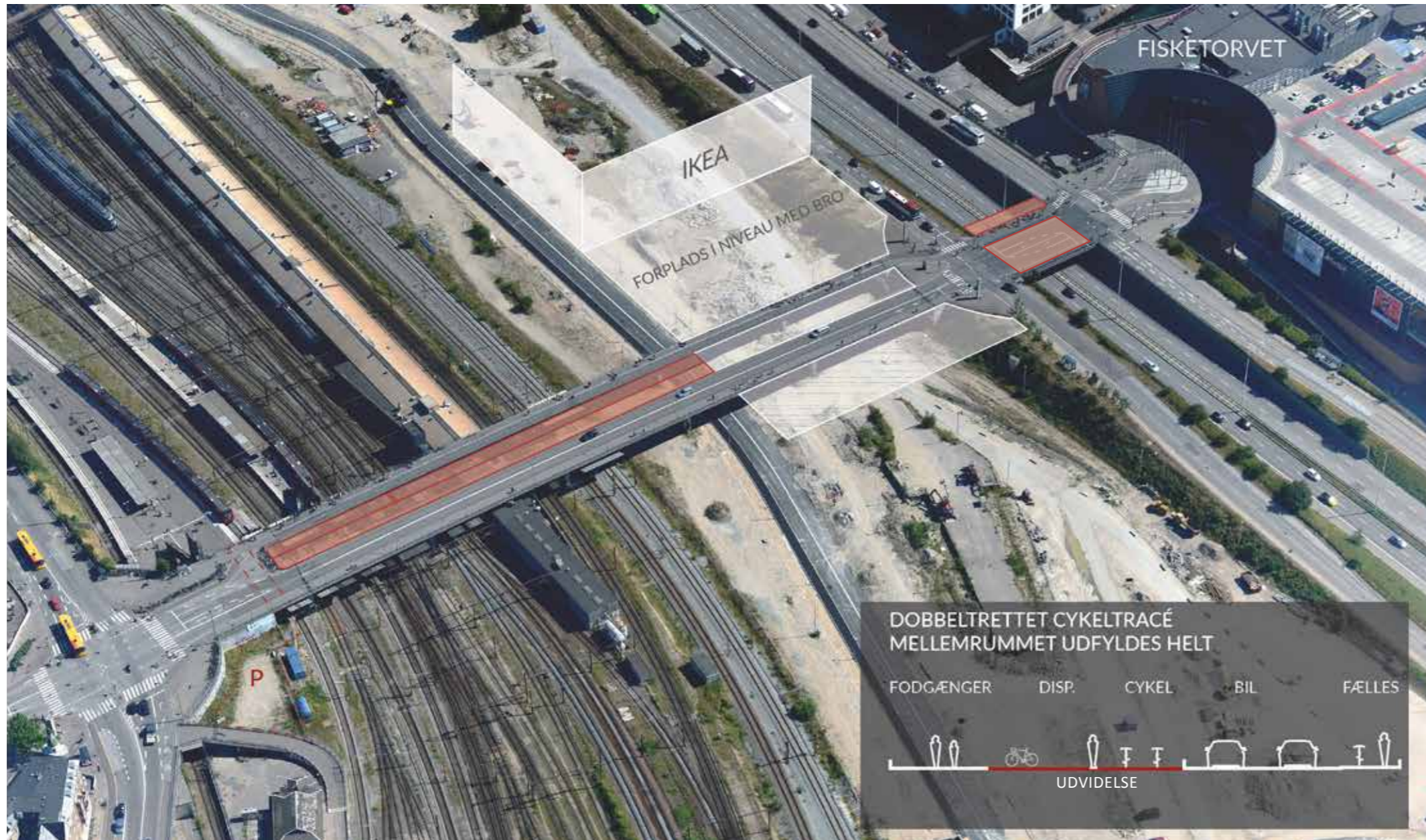
## Vurdering af nøglefaktorer

København som en levende by	●●●○○○○○○○○	Borgerne vil opleve, at der gøres noget for at forbedre fremkommeligheden ved stationen. Det kan risikeres at opfattes som projekt fra Banedanmark, der alene skal forbedre fremkommeligheden til og fra stationen. Udvidelsen vil opleves, som en ren trafikløsning uden bylivspotentiale.
København som en ansvarlig by	●●●●○○○○○○○○	Et lidt større indgreb, der genbruger den eksisterende brokonstruktion, på økonomisk forsvarlig vis. Scenariet løser et akut problem, med den risiko at blive betragtet som en lappeløsning, der ikke er fremtidssikker.
København som en by med kant	●●○○○○○○○○○○	Dette scenarie vil kunne udformes, som enkel funktionel løsning uden markant arkitektonisk profil. Der er risiko for at funktionalitet og konstruktion overskygger designet, når udvidelsen sker på den eksisterende konstruktion.
Kapacitet og trafikafvikling	●●●●●●○○○○○○	Kapaciteten for cyklister forøges med en ekstra cykelsti i retning mod Cykelslangen. Fodgængerne får fem meter fortovej på nordsiden, og øger derved fremkommeligheden. Kørebanearealet forbliver, som det er i dag.
Cykelparkering	●●○○○○○○○○○○	Der er plads til 60 cykler langs nedgangen til perronerne. Det vurderes ikke at være tilstrækkeligt til at imødegå fremtidige behov. Kapaciteten for cykelparkeringen afhænger af, om Banedanmark ønsker parkering på deres areal ved pumpestationen, og om dette kan realiseres.
Arealer og interessent- og ejerforhold	●○○○○○○○○○○○○	Broudvidelsen er placeret på ydersiden af den eksisterende bro. Det betyder, at projektets succes afhænger af, om IKEA og Banedanmark vil godkende placeringen. Placeringen betyder, at Banedanmark skal flytte nedgangene til perronerne.
Konstruktion og anlægsforhold	●●●●○○○○○○○○	En forholdsvis enkel løsning som delvist kan etableres fra eksisterende stibro. Kørestrømsanlæg skal formentlig ombygges og kræver midlertidige sporlukninger i etaper med deraf følgende driftsgener for banen. Medfører flytning/udskiftning af eksisterende elevatorer/trapper.
Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed	●●●●●●●●○○○○	Anlægsomkostningerne er næstmindst ved denne løsning, men m <sup>2</sup> -prisen forholdsvis høj på grund af konstruktioner på terræn (søjler/fundamenter). Usikkerhed moderat på anlæg af konstruktioner. Stor usikkerhed på ombygning af kørestrømsanlæg.
Bymæssig sammenhæng	●●●○○○○○○○○○○	Bidrager til en bedre sammenhæng mellem Vesterbro og Fisketorvet, og tilbyder i begrænset omfang plads til at stoppe op og opholde sig på broen. Dog er hovedindtrykket stadig en ren trafikal forbindelse fra A til B.
Realiserbarhed	●●●●●●●●○○○○	Projektet kan realiseres inden for den skitserede tidsplan. Kræver at IKEAs andel af stiforbindelsen realiseres samtidigt.
Samlet vurdering		Scenariet vurderes at kunne imødekomme det nuværende behov, men risikerer i fremtiden igen at blive overbelastet, både ift. kapacitet og cykelparkering. For København som by er det et trafikprojekt som kan opfattes som en lappeløsning. Dog er det et relativt billigt scenarie, der vurderes at kunne realiseres inden for den skitserede tidsplan.



# Scenarie 2

## Mellemrummet mellem broerne udfyldes



### Beskrivelse

I dette scenarie udfyldes mellemrummet mellem de to eksisterende broer. Arealet er 10 meter bredt. Det giver sammen med den eksisterende stibro plads til fodgængerareal, en dobbeltrettet cykelsti og cykelparkering. Arealet til cykelparkering vil være stort nok til at anlægge ekstra parkering i fremtiden, og dermed fremtidssikre antallet af pladser. Herudover er det muligt at supplere med cykelparkering ved pumpestationen på Banedanmarks areal.

Fra Cykelslangen etableres en 8,5 meter bred bro over Kalvebod Brygge med plads til dobbeltrettet cykel- og fodgængertrafik. Krydsningen mellem cyklister og fodgængere flyttes til IKEAs forplads, hvilket vil øge fremkommeligheden for cyklister til Cykelslangen. Hvis ikke stibroen over Kalvebod Brygge bygges som supplement til udvidelsen af Dybbølsbro, vil fremkommeligheden for cyklister reduceres væsentligt. Det er i krydsningen mellem trafikantgrupper, der er størst potentiale for at øge fremkommeligheden.

For at sikre den bedste trafiksikkerhed ift. den dobbeltrettede cykelsti i krydset ved nedkørslen til Kalvebod Brygge, etableres et bundet venstresving. For at kapaciteten for biltrafikken kan opretholdes, etableres to venstresvingsspor.

Scenariet kan realiseres i to etaper, hvor en del af mellemrummet først udfyldes i en senere etape. Det drejer sig om et areal på ca. 6 meter i brede og ca. 80 meter i længde. I alt omkring 500 m<sup>2</sup>, som kan udføres som første etape.

I så fald skal der i 1. etape etableres 1,8 meter hegn ud mod mellemrummet på begge sider, så det ikke er muligt at springe mellem broerne.

Den økonomiske ramme ligger samlet på 71 mio. kr.

Hvis projektet opdeles i to etaper, vurderes omkostningerne at stige til samlet ca. 80 mio. kr. fordelt på ca. 43 mio. kr. i 1. etape og ca. 37 mio. kr. i 2. etape.

### Trafik

- + Dobbeltrettet fodgænger- og cykeltrafik i IKEA-siden fungerer godt i forhold til IKEA og adgang til S-tog.  
God mulighed for ekstra cykelparkering.

- Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds i broens ender.

### Bymæssighed

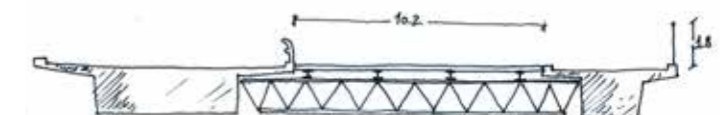
- + Med et samlet brodæk mellem de 2 broer, opnås et sammenhængende areal, der giver plads til både en fremtidssikker trafikafvikling, og et muligt byliv. Det forøgede antal mennesker, der benytter broen, vil uundgåeligt betyde stigende bylivsaktivitet. En sammenhængende bred bro har potentiale til også at rumme gode opholds- og ventemuligheder, lys, beplantning og kunst.

- Størrelsen af udvidelsen betyder, at der bør gøres en særlig indsats for at sikre den arkitektoniske kvalitet. Med så stort et potentiale, bør udvidelsen måske gøres til genstand for en arkitektkonkurrence, således at design, funktionalitet og trafik sikres bedst muligt.

### Konstruktion

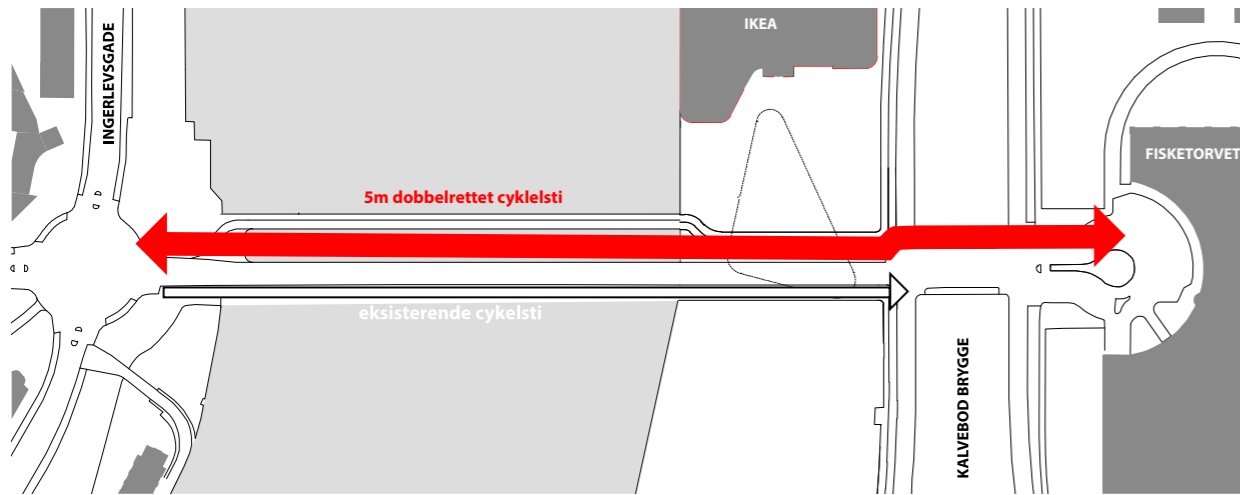
- + Enkel og let konstruktion. Kan etableres delvist fra eksisterende betonbroer. Kan bygges i etaper f.eks. første etape med en bredde på 5 m.

- Kræver fundamenter og anlægsarbejder på baneterræn Udført i stål – kræver mere vedligehold end beton

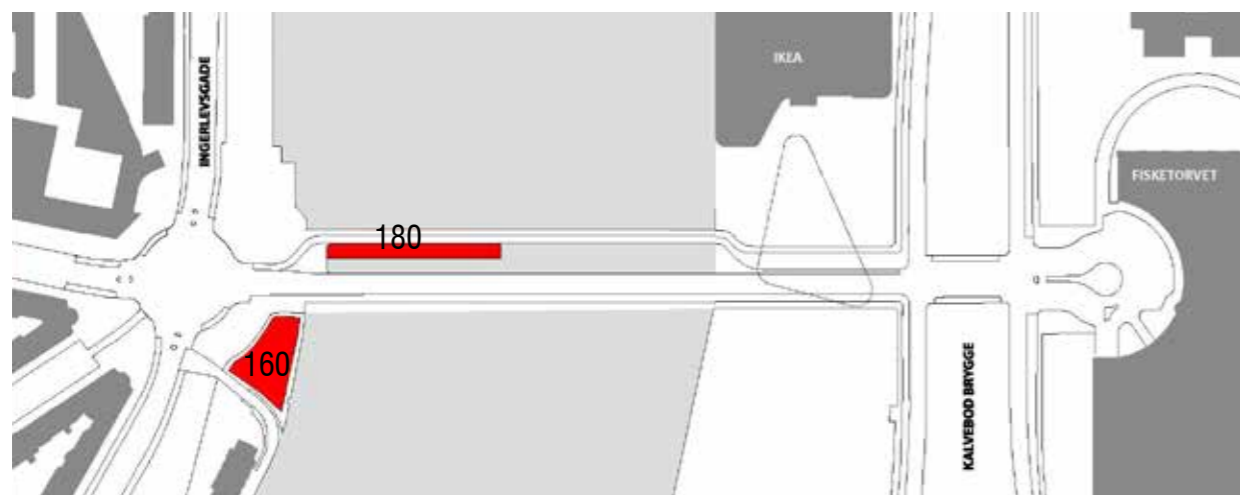


Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre. Ny cykelbro imellem (her blot vist som grov skitse)

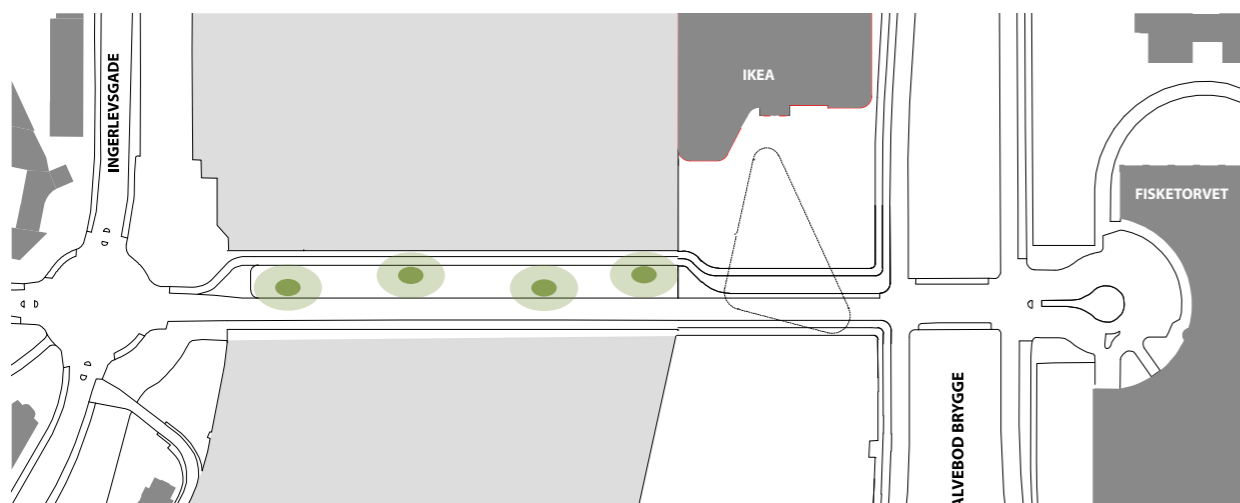




**Cykelflow:** Mellemløbet udfyldes, og der etableres en dobbeltrettet cykelsti på en del af brodækket. Brodækket kobles med den eksisterende stibro og giver mulighed for et væsentligt forøget fodgængerareal, med god sammenhæng til IKEA dækket, stationen og Dybbølsbro.



**Cykelparkering:** Mulighed for udvidelse af cykelparkering:  $7\text{ m} \times 30\text{ m} = 210\text{ m}^2$  (ca. 15 m på hver side af trappen til nordgående perron), 3 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 60 stativer i hver: 180 nye stativer. Ved pumpestationen (Afhænger af DSB's projekt):  $8\text{ m} \times 20\text{ m} = 160\text{ m}^2$ , 4 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 40 stativer i hver: 160 nye stativer



**Bymæssighed:** Det væsentligt forøgede areal vil naturligt åbne for et bedre byliv. En sammenhængende bred bro har potentiale til at rumme gode opholds- og ventemuligheder, lys, beplantning og kunst.

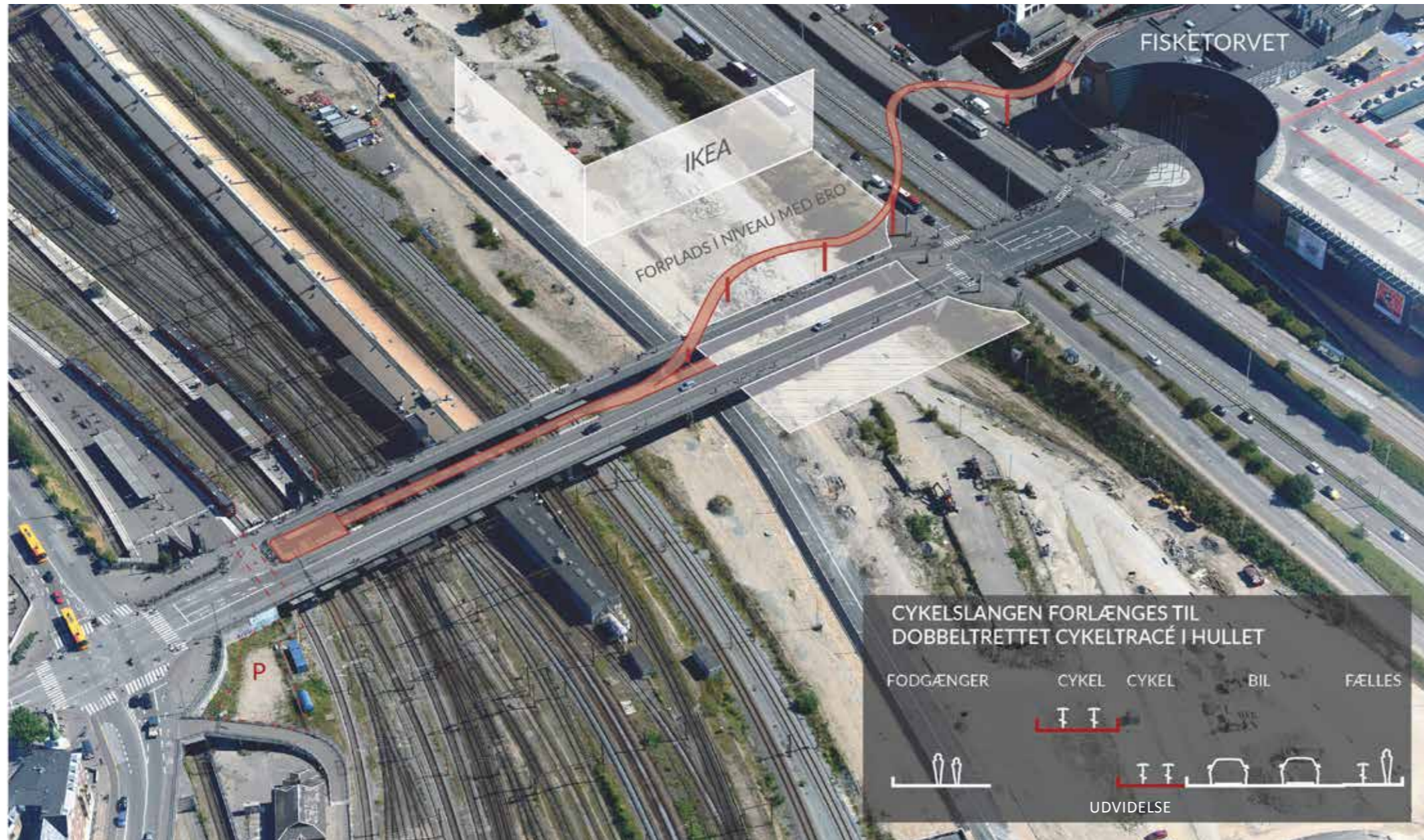
## Vurdering af nøglefaktorer

København som en levende by	●●●●●●●●●●	Borgerne vil opleve at der her skabes en helt nyt byrum, som både tilgodeser trafikafvikling og behovet for en levende by, med overskud og plads til et godt byliv.
København som en ansvarlig by	●●●●●●●●●○	Et stort indgreb, der på eksisterende præmisser løser et akut problem. Ved at genbruge og bygge videre på den eksisterende konstruktion, opnås en ret stor effekt, på en anlægsmæssig overkommelig facon. Løsningen er arealmæssigt større end de foregående scenarier, og er derfor mere fremtidssikker.
København som en by med kant	●●●●●●●●●○	En arkitektkonkurrence vil kunne tilvejebringe et arkitektonisk højt profileret byrum. Idet der er plads til mere end blot trafikafvikling, er der potentiale for en særlig type opholdsbro, der kan blive til mere end en ren forbindelse fra A til B.
Kapacitet og trafikafvikling	●●●●●●●●●●	Det 10 meter brede mellemrum giver mulighed for etablere en dobbeltrettet cykelsti, med høj fremkommelighed og komfort for cyklisterne.
Cykelparkering	●●●●●●●●●●	Der er plads til 180 nye cykelparkeringspladser så tæt på nedgangene til stationen - og med mulighed for udvidelse. Forslaget er fremtids-sikkert uden ekstra parkering ved pumpestationen.
Arealer og interessent- og ejerforhold	●●●●●●●●●●	De foreslåede ændringer ligger primært på Københavns Kommunes arealer. Det er for så vidt kun cykelparkeringen som berører Banedanmarks areal, og forslaget vil også være fremtidssikkert uden den ekstra mulighed for cykelparkering.
Konstruktion og anlægsforhold	●●●●●●●●●○	En meget enkel løsning hvor en stor del kan etableres direkte fra eksisterende betonbroer. Kan udføres i etaper. Kørestrømsanlæg mellem eksisterende betonbroer skal ombygges og kræver midlertidig sporlukninger i etaper. Dette og fundering af bro medfører driftsgener for banen og myndighedsbehandling i forhold til Banedanmark.
Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed	●●●●●●●●●○	Broen har den billigste kvadratmeterpris. Ingen usædvanlige drifts-omkostninger. Usikkerhed moderat på anlæg af konstruktioner. Stor usikkerhed på ombygning af kørestrømsanlæg.
Bymæssig sammenhæng	●●●●●●●●●●	En væsentligt forbedret forbindelse mellem Vesterbro og Fisketorvet/Havneholmen, vil skabe en bymæssig sammenhæng mellem den gamle by og den nye by ved havnen, og naturligt trække folk over broen. En sammenhæng, der naturligt vil vokse i takt med udbygningen langs havnen og banearalerne.
Realiserbarhed	●●●●●●●●●○	Projektet kan realiseres inden for den skitserede tidsplan. Kræver at IKEAs andel af stiforbindelsen realiseres samtidigt. Projektet kan evt. realiseres i 2 etaper.
Samlet vurdering		Scenariet imødegår et akut behov, men er også fremtidssikkert - både i forhold til øget behov for kapacitet og cykelparkering, men også muligheden for at styrke København som en levende by. Projektet vil kunne realiseres inden for den skitserede tidsramme. Projektet kan realiseres i to etaper.



# Scenarie 3

## Tilkobling til cykelslangen



### Beskrivelse

Dette scenarie tager udgangspunkt i en forlængelse af Cykelslangen. Cykelslangen forgrener sig i en dobbeltrettet forbindelse over Kalvebod Brygge, som fortsætter over IKEAs forplads over niveau. Herefter lander den mellem de to eksisterende broer, og fortsætter herefter hen til krydset ved Ingerslevsgade. Under Cykelslangen etableres en dobbeltrettet cykelsti, så de cyklister, som kommer fra Vesterbro, har mulighed for at cykle til og fra IKEA og Fisketorvet.

De cyklister, som kommer fra Vesterbro mod Fisketorvet, vil stadig også kunne bruge den eksisterende cykelsti på bilbroen.

I dette scenarie er det muligt at placere cykelparkering tæt ved nedgangene til perronerne på Dybbølsbro St. Der er plads nok til at kunne etablere nok cykelparkering til, at den kan imødegå fremtidige behov for øget parkering. Herudover er det muligt at supplere med cykelparkering ved pumpestationen på Banedanmarks areal.

For at opnå tilstrækkelig frihøjde over Kalvebod Brygge, bygges broen på søjler over vejen i en bue.

Den økonomiske ramme ligger samlet på ca. 143 mio. kr.

### Trafik

✚ Cykeltrafikken får mulighed for niveaufri krydsning ved Fisketorvet og rampeanlæg ved Kalvebod Brygge.

Dobbeltrettet fodgænger- og cykeltrafik i IKEA-siden fungerer godt i forhold til IKEA og adgang til S-tog.

God mulighed for ekstra cykelparkering.

▬ Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds ved Ingerslevsgade.

### Bymæssighed

✚ En forlængelse af 'Cykelslangen', der passerer henover Kalvebod Brygge og igennem IKEAs ankomstplads, vil skabe en helt ny dramatisk oplevelse for cyklister. I sammenhæng med et udfyldt brodæk mellem vej- og stibroen vil der naturligt skabes plads til både trafikafvikling, og et muligt byliv. Ligesom i scenarie 2 er der potentiale for gode opholds- og ventemuligheder, beplantning og kunst.

▬ Forlængelse af 'Cykelslangen' kan risikere at tage 'pusten' fra den nuværende cykelbro og konkurrere med den store succes, cykelslangen har været. Koblingspunktet mellem forlænget cykelslange og et udfyldt brodæk vil lægge beslag på en del af brodækket, og dermed reducere den frie plads til byliv.

### Konstruktion

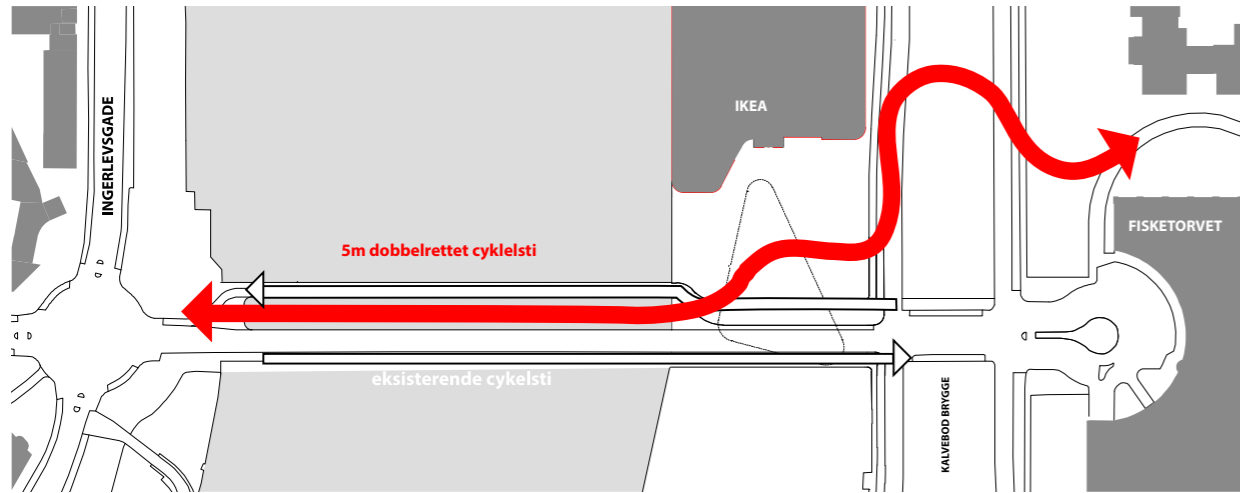
✚ Konstruktionsprincippet fra Cykelslangen kan genanvendes og helheden og ideen i Cykelslangen fastholdes.

▬ Udført i stål – kræver mere vedligehold end beton  
Udfordrende konstruktion som har en relativ høj anlægspris

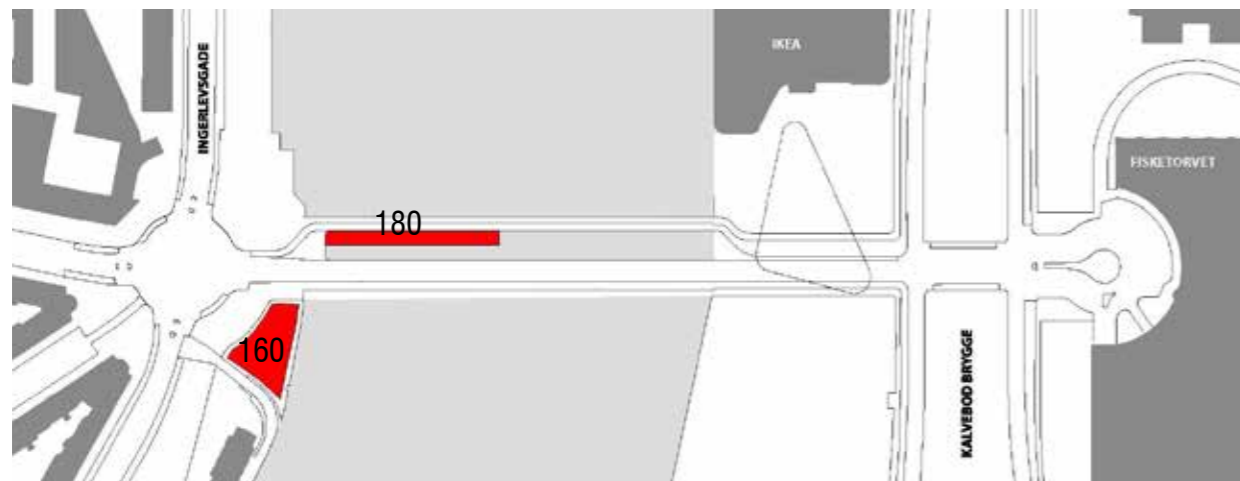


Mulig linieføring

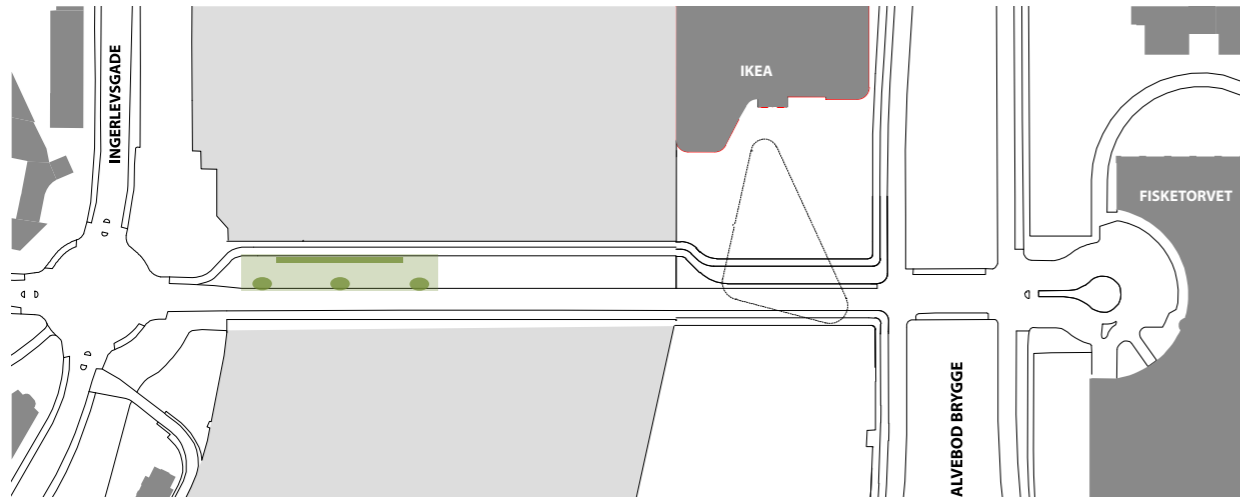




**Cykelflow:** En 'Supercykelstange' der udføres som en kobling mellem 'Cykelstangen' og et delvist udfyldt brodæk i mellemrummet. Højdeforskelle og frihøjdekrav gør, at slangen bugter sig over motorvejen og igennem IKEA, og lander i et koblingspunkt næsten midtvejs, hvor vej- og stibro er højest.



**Cykelparkering:** Mulighed for udvidelse af cykelparkering:  $7\text{ m} \times 30\text{ m} = 210\text{ m}^2$  (ca. 15 m på hver side af trappen til nordgående perron), 3 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 60 stativer i hver: 180 nye stativer. Ved pumpestationen (Afhænger af DSB's projekt):  $8\text{ m} \times 20\text{ m} = 160\text{ m}^2$ , 4 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 40 stativer i hver: 160 nye stativer



**Bymæssighed:** Et udfyldt mellemrum vil i stationsenden kunne udformes, så der gives mulighed for kortvarigt ophold, vente på toget, tilfældige møder. Koblingspunktet for cykelstangen gør, at det kun er i Vesterbrosiden, at der frigøres plads.

## Vurdering af nøgelfaktorer

København som en levende by	●●●●●●●●●●	Borgerne vil opleve, at der her skabes noget helt nyt og spektakulært. I kombination med IKEA projektet vil løsningen opleves som et meget levende og dynamisk nyt projekt i byen.
København som en ansvarlig by	●●●●●○○○○○	Et stort indgreb, der måske kan opleves som ekstravagant i forhold til den trafikale effekt. Fremkommeligheden øges kun til en hvis grad i forhold til scenarie 2, på trods af en meget stor investering. Løsningen er den anlægsmæssigt største af de 3 scenarier, men ikke tilsvarende fremtidssikker, pga. flaskehalsen ved koblingspunktet.
København som en by med kant	●●●●●●●●●●	Et spektakulært greb, der helt sikkert vil blive lagt mærke til ude i verden. Kombinationen forlænget cykelbro og udfyldt brodæk vil kunne udformes som et arkitektonisk højt profileret byrum. Løsningen vil udfordre den gængse bro-opfattelse, og gå til grænsen for det muliges kunst.
Kapacitet og trafikafvikling	●●●●●●●●●○	Den direkte forbindelse til Cykelstangen øger fremkommeligheden væsentligt. Ikke mindst fordi der er en krydsning mindre på strækningen. Herudover er trafikikkerheden bedre pga. færre krydsninger mellem trafikanter.
Cykelparkering	●●●●●●●●●○	Der er mulighed for at få 180 nye cykelparkeringspladser så tæt på nedgangene til stationen som muligt - og med mulighed for udvidelse. Den ekstra parkering ved pumpestationen er bonus-parkering, men forslaget er også fremtidssikkert uden den.
Arealer og interessent- og ejerforhold	●●●○○○○○○○	Cykelstanges forlængelse går ind over IKEAs arealer og er derfor afhængig af, at IKEA giver tilladelse til byggeriet. Herudover er der cykelparkeringen på Banedanmarks areal ved pumpestationen. Forslaget har nok kapacitet ved Dybbølsbro St. til at være fremtidssikkert.
Konstruktion og anlægsforhold	●●●●●●●○○○	Konstruktionsprincippet fra Cykelstangen kan genanvendes, så helheden og ideen med cykelstangen fastholdes. Ambitiøst projekt. En udfordrende men teknisk mulig løsning især omkring forløbet hen over Kalvebod Brygge.
Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed	●●○○○○○○○○○	Stort investeringsbehov. Løsninger klart er den dyreste. Ingen usædvanlige driftsomkostninger. Usikkerheden er stor på anlæg af konstruktioner. Driftsudgifter større end for mere traditionelle stålbroer.
Bymæssig sammenhæng	●●●●●●●○○○	Sammenhængen med 'Cykelstangen' er afgørende for fremkommeligheden, og forbinder fint mellem Bryggebroen og Dybbølsbro. Koblingspunktet midt på broen giver mange krydsninger mellem fodgængere og cyklister, og vil potentielt give problemer for trafikanter, der blot skal ligeud til og fra IKEA/Fisketorvet.
Realiserbarhed	●●○○○○○○○○○	Projektet kan realiseres inden for den skitserede tidsplan. Kræver at IKEAs andel af stiforbindelsen realiseres samtidigt, og at løsningen kan tilpasses IKEA projektet.
Samlet vurdering		Scenariet giver København og cyklisterne et stærkt image, som vil få international opmærksomhed. Den direkte kobling til cykelstangen vil øge fremkommeligheden og lette cykelturen. Forslaget imødegår det fremtidige behov for øget kapacitet og cykelparkering. Dog er scenariet det dyreste i anlæg og udfordrende i tekniske løsninger.

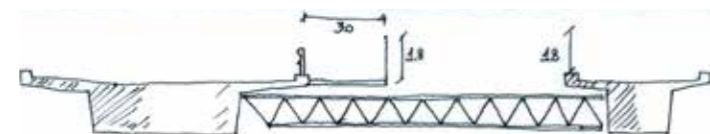
# Brokonstruktion

## Teknisk beskrivelse

### Scenarie 1.1

I dette scenarie etableres et vestgående cykelspor over banen i mellemrummet mellem sti- og vejbroen på nordsiden af vejbroen. Konstruktionen foreslås udført som en let stålkonstruktion kun beregnet til cykeltrafik med en bredde, mellem inderside rækværk mod bane og eksisterende rækværk/autoværn på vejbro, på 3,0 m. Rækværk mod banen udformes 1,8 m højt, hvorved der ikke kræves udført additionstage af hensyn til kørestrøm. Længden fra vest til forpladsen i forbindelse med IKEA er ca. 137 m; dvs. et samlet brodæk på ca. 410 m<sup>2</sup>. Stibroens dæk bæres af lette stålgiitterbjælker som spænder på tværs mellem de to betonbroer. På denne måde undgås at etablere søjler og fundamenter på baneterræn, hvilket alt andet lige er en stor fordel med hensyn til anlægsøkonomi, risici og gener for trafikken på banen. På grund af de lette konstruktioner og den beskedne trafiklast forventes det, at de eksisterende broer kan optage denne ekstralast. I mellem de eksisterende betonbroer er der placeret en eller flere kørestrømsportaler til elektrificeringen af banen. Etablering af cykelbroen kræver ombygning af kørestrømsanlægget. Cykelparkering på broniveau etableres i mellem de eksisterende betonbroer i Vesterbroenden. Udføres som lette stålkonstruktioner funderet i samme fundamentslinjer som de eksisterende betonbroer.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre. Ny cykelbro imellem (her blot vist som grov skitse)

### Scenarie 1.2

I dette scenarie etableres en dobbeltrettet cykelsti over banen på nordsiden af den eksisterende betonstibro. Konstruktionen foreslås udført som en let stålkonstruktion kun beregnet til cykeltrafik med en bredde på 5,0 m. Rækværk mod banen udformes 1,8 m højt, hvorved der ikke kræves udført additionstage af hensyn til kørestrøm. Længden fra vest til forpladsen i forbindelse med IKEA er ca. 150 m; dvs. et samlet brodæk på ca. 750 m<sup>2</sup>. Stibroens dæk bæres af stålbjælker, som spænder på langs med en søjletakt minimum som for de eksisterende betonbroer. Denne løsning kræver flytning af elevatorer og trapper. Etablering af cykelbroen kræver ombygning af kørestrømsanlægget. Cykelparkering på broniveau etableres i mellem de eksisterende betonbroer i Vesterbroenden. Udføres som lette stålkonstruktioner funderet i samme fundamentslinjer som de eksisterende betonbroer.

Over Kalvebod Brygge på nordøstsiden af den eksisterende vejbro etableres en 8 m bred stibro udformet som en betonbro understøttet på søjler i midterrabatten på Kalvebod Brygge.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



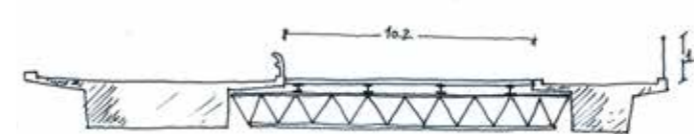
Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre og ny cykelbro på nordsiden heraf (her blot vist som grov skitse).

### Scenarie 2

I dette scenarie etableres et trafikområde for bløde trafikanter over banen i mellemrummet mellem sti- og vejbroen. Konstruktionen foreslås udført som en let stålkonstruktion kun beregnet til bløde trafikanter med en bredde på ca. 10,2 m som er bredden af mellemrummet. Rækværk/autoværn på nordsiden af vejbroen bibeholdes for at sikre, at biler ikke ved et uheld benytter det nye brodæk. Længden af brodækket, fra vest til forpladsen i forbindelse med IKEA, er ca. 137 m; dvs. et samlet brodæk på ca. 1.400 m<sup>2</sup>. Stibroens dæk bæres af stålbjælker, som spænder på langs af de to betonbroer, som scenarie 1.2. Det bør i næste fase undersøges, om stålbjælker på tværs understøttet på betonbroerne er muligt (som scenarie 1.1), hvorved man undgår at etablere søjler og fundamenter på baneterræn, hvilket alt andet lige er en stor fordel med hensyn til risici og gener for trafikken på banen. I mellem de eksisterende betonbroer er der placeret en eller flere kørestrømsportaler til elektrificeringen af banen. Etablering af cykelbroen kræver ombygning af kørestrømsanlægget. Løsningen kan udbygges partielt i bredden og således udføres i to faser.

Over Kalvebod Brygge på nordøstsiden af den eksisterende vejbro etableres en 8 m bred stibro udformet som en betonbro understøttet på søjler i midterrabatten på Kalvebod Brygge.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre. Ny cykelbro imellem.

### Scenarie 3

I dette scenarie forlænges/fortsættes Cykelslangen fra et sted lige før den ankommer til forpladsen foran Fisketorvet, og føres ud over Kalvebod Brygge og ind igennem IKEAs overdækkede forplads (hævet over terrænniveau) før den føres ned i niveau med og imellem vej- og stibroen over banen. Herfra fortsætter den i niveau med de eksisterende broer ca. 90 m over til Vesterbro på en konstruktion i stil med konstruktionen i scenarie 1.1 og 1.2. Bredden af cykelbroen er 4,0 m, som for Cykelslangen. Med en maksimal gradient på 3,0-3,5 % får rampen en længde på mellem 290 og 340 m, dvs. et samlet brodæk på 1060 - 1360 m<sup>2</sup>. Den forøgede cykelstrækning i forhold til nu bliver på 60 - 100m. Over vejramperne op fra og ned til Kalvebod Brygge overholdes frihøjdekravet på 5,63 m fra underside cykelbro til overside vej og over sti på 3,2 m. For at få tilstrækkelig frihøjde ved cykelbroens passage af vejrampen ned mod Kalvebod Brygge mod by-centrum er det nødvendigt at øge vejens gradient noget, dog fortsat til under Vejreglernes anbefalede 5 %. Dette kan ske ved afgravning mellem vejrampens lodrette betonvægge. Konstruktionen af cykelbroen foreslås udført med stålkonstruktioner som for Cykelslangen tilpasset/modificeret til forholdene.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



Mulig linieføring

# Økonomiske forhold

Scenarie	Bro - Dybbølsbro [mio. kr.]	Bro- Kalvebod Brygge [mio. kr.]	Cykelparkering på bro [mio. kr.]	Cykelparkering ved pumpestation [mio. kr.]	Afledte omkostninger [mio. kr.]	Vejgeometri Ingerslevsgade [mio. kr.]	Vejgeometri Kalvebod Brygge [mio. kr.]	Samlede omkostninger [mio. kr.]	Drift (2%) [mio. kr. pr. år]
1.1	12	0	4	6	0	3	1	26	0.5
1.2	37	7	4	6	3	3	1	62	1.2
2 (samlet)	47	7	4	6	0	3	3	71	1.4
2 - 1. etape	33	0	4	0	0	3	3	43	0.8
2 - 2. etape	23	7	0	6	0	0	0	37	0.7
3	127	0	4	6	0	3	3	143	2.8

Tabellen viser et prisoverslag for projektets dele. Hvert scenarie er opdelt for at give overblik over, hvor meget hver del forventes at koste. Tallene er afrundede til nærmeste mio. kr.

Med udgangspunkt i den beregnede anlægspris er der tilskrevet en faktor for projektering og projektledelse (faktor 1.2), Intern administration i Københavns Kommune (faktor 1.05) samt uforudsete udgifter (faktor 1.35). Den samlede faktor på 1.7 er tilskrevet alle anlægspriser i tabellen.

Projektet er delt op i enkeltstående områder, for at skabe overblik over hvert delelement i projektet. Men også fordi der lægges op til, at forskellige interessenter medfinansierer dele af projektet.

Cykelparkeringen omkring Dybbølbro St. forventes at blive medfinansieret af Banedanmark, da det primært vil være passagerer til S-togene, som vil parkere her.

IKEA forventes i forbindelse med en udbygningsaftalen for dette projekt at bidrage med ca 5,5 mio. kr til Dybbølsbro, og mulighederne for yderligere privat medfinansiering undersøges.

Scenarie 2 er mulig at etapedele, som vist i overslaget. Det vil dog betyde en samlet højere pris, hvis denne mulighed vælges.

Scenarie 1.2 og 2 er afhængige af, at stibroen over Kalvebod Brygge bygges sammen med projektet for at opnå den største fremkommelighedseffekt for cyklisterne. Det er muligt at unklade eller udskyde stibroen over Kalvebod Brygge. I så fald har det store fremkommelighedsmæssige og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser, da cyklisterne formeldt må cykle rundt i rundkørslen ved Fisketorvet som i dag. I praksis vil det resultere i, at mange vil cykle mod kørselsretningen det sidste stykke til Cykelslangen og udgøre en trafikikkerhedsmæssig risiko.

For scenarie 3 er der anvendt samme kvadratmeterpris for cykelbroen frem til Dybbølsbroerne som for Cykelslangen dvs. 40.000 kr/m<sup>2</sup>. Hertil er lagt 20% af hensyn til særlige forhold ved passage af Kalvebod Brygge.

# Konklusion

Ud fra de opsatte nøgelfaktorer vurderes scenarie 2 bedst at imødekomme fremtidens behov for trafikafvikling for cyklister og fodgængere. Scenarie 2 giver de bedste muligheder for at fortsætte den dobbeltrettede cykelsti, der forventes at blive anlagt på forpladsen ved IKEA. Dobbeltrettet cykelsti i hele broens længde vil være attraktivt i forhold til adgang til og fra Dybbølsbro Station. Derudover sikrer scenariet gode udvidelsesmuligheder for ekstra cykelparkering omkring trapperne ved Dybbølsbro Station. Scenarie 2 skaber som en positiv sideeffekt plads til at lave ventefaciliteter på broen, samt plads til at forbedre byrummet generelt i forhold til forholdene i dag.

Anlægsteknisk er scenarie 2 fordelagtig, da det er sandsynligt, at den ikke kræver understøtning på Banedanmarks arealer under broen. I anlægsperioden vil det være begrænset, hvor meget togdriften vil blive påvirket af byggeriet. I forhold til antallet af kvadratmeter er det den billigste løsning af de undersøgte scenarier.

Det vil være muligt at etapedele anlæggelsen af broen i dens bredde, så den etableres i to dele. Det kan fx ske ved at etablere den ene halvdel af broen i 1. etape, og bru-

ge den til at afvikle cykeltrafikken i den ene retning, mens den anden retning afvikles som i dag. I 2. etape etableres den resterende del af broens bredde, og cykeltrafikken kan samles i en dobbeltrettet sti, og fodgængertrafikken få mere plads.

Forslagene 1.1 og 1.2 er løsninger, som imødekommer et akut behov for udvidelse. De vurderes dog ikke at kunne imødekomme fremtidens behov – hverken i forhold til trafikafvikling eller behovet for tilstrækkelig cykelparkering tæt ved Dybbølsbro Station.

Scenarie 3 er en forholdsvis dyr løsning, da der ikke er væsentlige forbedringer at hente i forhold til scenarie 2. Dog vurderes det, at København kan få international opmærksomhed af projektet, og styrke sit image yderligere som cykelvenlig hovedstad.



## Scenarie 2



### Vurdering

Scenariet imødegår et akut behov, men er også fremtidssikret - både i forhold til øget behov for kapacitet og cykelparkering, men også muligheden for at styrke København som en levende by. I forhold til antallet af kvadratmeter er anlægsomkostningerne fordelagtige.

### Økonomi

71 mio. kr. (anlagt samlet)

### Fordele og ulemper

✚ Dobbeltrettet fodgænger- og cykeltrafik i IKEA-siden fungerer godt i forhold til adgang til IKEA og Dybbølsbro Station.

God mulighed for ekstra cykelparkering.

Med et samlet brodæk opnås ét areal, der både er fremtidssikker i forhold til trafikafvikling og byliv, der vil komme som følge af byudviklingen.

Enkel og let konstruktion. Kan etableres delvist fra eksisterende betonbroer. Kan bygges i etaper fx første etape med en brede på 5 m.

— Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds.

Størrelsen af udvidelsen betyder, at der bør gøres en særlig indsats for at sikre den arkitektoniske kvalitet. Med så stort et potentiale, bør udvidelsen gøres til genstand for en arkitektkonkurrence, således at design, funktionalitet og trafik sikres bedst muligt.

Kræver fundamenter og anlægsarbejder på baneterræn.

Udført i stål – kræver mere vedligehold en beton.







## TM46 DUT-sag – Overførsel af VVM-kompetencen ved råstoftilladelser (Råstofloven)

12. august 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

VVM-kompetencen (Vurdering af Virkninger på Miljøet) overgik fra amterne til kommunerne ved kommunalreformen med virkning fra 1. januar 2007. I 2014 blev administrationen af råstofloven samlet hos regionsrådene, hvorfor VVM-kompetencen for råstofindvinding (grusgrave m.v.) blev flyttet fra kommunerne til regionerne.

Det er blevet aftalt på DUT-mødet den 8. februar 2016 at overføre DUT-midler fra kommunerne til regionerne. Beløbet er aftalt til 3,7 mio. kr. årligt med tilbagevirkende kraft, så der i 2016 overføres 9,3 mio. kr.

### Indhold

Da der ikke foretages råstofindvinding i Københavns Kommune, har Teknik- og Miljøforvaltningen ikke haft udgifter i forbindelse med VVM for råstofindvinding, og har derfor ikke fået frigivet ressourcer i forbindelse med regionernes overtagelse af opgaven. Såfremt budgetreduktionen placeres i Teknik- og Miljøforvaltningen, vil den påvirke de øvrige myndighedsopgaver i forbindelse med miljøvurdering/VVM.

### Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetnotatet er at afbøde konsekvenserne af, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har mulighed for at frigive ressourcer svarende til DUT-korrektionen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kompensation for budgetreduktionen som følge af overførsel af VVM-kompetencen ved råstoftilladelser	- Ingen påvirkning af øvrige myndighedsopgaver i forbindelse med miljøvurdering/VVM.

### Økonomi

Det er aftalt at overføre DUT-midler fra kommunerne til regionerne. Beløbet er aftalt til 3,7 mio. kr. årligt med tilbagevirkende kraft, så der i 2016 overføres 9,3 mio. kr. Heraf udgør Københavns Kommunes andel 1,0 mio. kr. i 2016 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at blive kompenseret for konsekvenserne af DUT-aftalen. Kompensationen foretages med virkning fra januar 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<b>Kompensation for budgetreduktionen som følge af overførsel af VVM-kompetencen ved råstoffilladelser</b>	971	387	387	387	387	2.519

Note: Midlerne for 2016 er 2017 p/l fremskrevet.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Det er aftalt at overføre DUT-midler fra kommunerne til regionerne. Beløbet er aftalt til 3,7 mio. kr. årligt med tilbagevirkende kraft, så der i 2016 overføres 9,3 mio. kr. Heraf udgør Københavns Kommunes andel i alt 1,0 mio. kr. i 2016 og 0,4 mio. kr. i 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at blive kompenseret for konsekvenserne af DUT-aftalen.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Kompensation for budgetreduktionen som følge af overførsel af VVM-kompetencen ved råstoffilladelser	971	387	387	387	387	2.519
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>971</b>	<b>387</b>	<b>387</b>	<b>387</b>	<b>387</b>	<b>2.519</b>

Note: Midlerne for 2016 er 2017 p/l fremskrevet.

Kompensationen foretages med virkning fra januar 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM47 Drift og vedligehold af Nordhavnsvej (revideret 5. september)

1. september 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Nordhavnsvej og Nordhavns-tunnel

### Baggrund

Der er ikke afsat midler til drift og vedligehold af Nordhavnsvejforbindelsen fra ibrugtagningstidspunktet. Borgerrepræsentationen vedtog den 18. juni 2014 at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvejen, hvorfor ibrugtagningstidspunktet for Nordhavnsvej blev udsat til ultimo 2017. Der er dog allerede afledte serviceudgifter til vedligehold og drift fra januar 2017, der ikke er bevilget midler til.

### Indhold

Drift og vedligehold af Nordhavnsvej, tunnel, de øvrige anlæg samt mekaniske og elektriske installationer, der er etableret i forbindelse med Nordhavnsvej, skal driftsfinansieres fra og med ibrugtagningstidspunktet. Cykelstier og forpladsen ved Ryparken Station, der er etableret i forbindelse med Nordhavnsvej, er imidlertid ibrugtaget og skal derfor driftsfinansieres fra januar 2017.

Der er udarbejdet en benchmarkanalyse med Vejdirektoratet af udgiftsbehovet for drifts- og vedligeholdelsesopgaverne i forhold til, om Københavns Kommune selv varetager opgaverne eller opgaverne udføres af ekstern aktør. På denne baggrund anbefales det, at vejvedligehold og afvanding, grøn drift samt renhold varetages af Teknik og Miljøforvaltning, da det er opgaver, der i forvejen løses internt i forvaltningen, mens drift af elektriske og mekaniske installationer, reparationer og renovering af broer og bygværk, belysning, vintertjenesten samt den trafikale overvågning varetages af eksterne.

De beregnede udgifter er baseret på enten Vejdirektoratets erfaringspriser for Vejdirektoratets opgaver med strækninger i områder uden for by eller på Københavns Kommunes gennemsnitlige tal for lignende opgaver i hhv. byområder og uden for by. Den foretagne benchmark er derfor behæftet med usikkerhed, og de angivne tal er bedste bud på nuværende tidspunkt. Tidspunktet for færdiggørelse af anlægget er usikkert, hvilket kan medføre ændret behov for, hvornår der er behov for midler til drift og vedligehold.

### Overordnede målsætninger og effekter

Den anbefalede drifts- og vedligeholdelsesløsning vil medføre en kontinuerlig og sikker drift af både Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kontinuerlig og sikker drift af Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bedre fremkommelighed til og fra Nordhavn.</li><li>- Ca. 15.000 færre biler i centrale beboelsesgader på Østerbro, i Indre By og i Gentofte.</li><li>- Mindre containertransport fra Ring 2.</li><li>- Bedre fremkommelighed på Helsingørmotorvejen syd for Tuborgvej.</li><li>- Mindre trafik på Hans Knudsens Plads.</li></ul>

### Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 4,6 mio. kr. i 2017 og et spænde på 15,4-19,4 mio. kr. fra 2018 og frem. I 2021 er serviceudgifterne imidlertid 16,1-20,1 mio. kr., hvilket dels skyldes et femårseftersyn af installationerne (0,3 mio. kr.) og dels et generaleftersyn af tunnel og broer (0,7 mio. kr.), som vil være tilbagevendende hvert femte år.

Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Drift og vedligehold af Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel	4.605	15.430-19.430	15.430-19.430	15.420-19.420	16.140-20.140	66.160-82.160

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

#### Udgifter til større vedligeholdelsesarbejder på sigt

Ud over de løbende drifts- og vedligeholdelsesudgifter er der udgifter til større vedligeholdelsesarbejder på kørebanerne og bygværkerne, når levetiden for disse elementer er udløbet. Der forventes følgende udgifter:

- 70,0 mio. kr. til delvise udskiftninger af de elektriske og tekniske installationer ca. 10 år efter ibrugtagning.
- 14,0 mio. kr. til udlægning af nyt støjreducerende asfalt ca. 12 år efter ibrugtagning af kørebanerne.
- 75,0 mio. kr. til større vedligeholdelsesreparationer til tunnelen efter ca. 30 år.

Det anbefales, at midlerne til de større vedligeholdelsesarbejder søges særskilt som anlægsbevillinger, når behovet opstår.



## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 4,6 mio. kr. i 2017 og et spænde på 15,4-19,4 mio. kr. fra 2018 og frem. I 2021 er serviceudgifterne imidlertid 16,1-20,1 mio. kr., hvilket dels skyldes et femårseftersyn af installationerne (0,3 mio. kr.) og dels et generaleftersyn af tunnel og broer (0,7 mio. kr.), som vil være tilbagevendende hvert femte år.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Drift og vedligehold		2.860	2.860	2.860	2.860	11.440
- Generaleftersyn af tunnel og broer	720				720	1.440
- Drift af installationer	1.870	10.000- 14.000	10.000- 14.000	10.000- 14.000	10.000- 14.000	41.870- 57.870
- Trafikalovervågning	500	1.055	1.055	1.045	1.045	4.700
- Drift af arealer omkring Nordhavnsvej, stiforbindelse, stationsforplads m.v.	865	865	865	865	865	4.325
- Lønudgifter	650	650	650	650	650	3.250
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>4.605</b>	<b>15.430- 19.430</b>	<b>15.430- 19.430</b>	<b>15.420- 19.420</b>	<b>16.140- 20.140</b>	<b>66.160- 82.160</b>

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til drift og vedligehold af den kommende Nordhavnsvejforbindelse.



10. juni 2016

## TM48 Bevillingsbortfald: Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by, Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby og Vanløse

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog i budget 2015 at fastholde det døgnbemandede metrotilsyn til udgangen af 2016, og at en forlængelse af bevillingen skulle indgå i forhandlingerne om budget 2017. Budgetønsket omhandler midler til at opretholde et intensivt miljøtilsyn på metrobyggepladserne fra 2017 til og med 2023, idet Metro Cityringen og Nordhavnsmetroen forventes færdigetableret i 2019, mens Sydhavnsmetroen forventes færdigetableret i 2023.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har siden juli 2013, hvor det blev muligt at udvide arbejdstiden på metrobyggepladserne, gennemført et intensivt tilsyn på byggepladserne, ligesom naboerne har kunnet kontakte forvaltningen alle døgnets timer året rundt. Med byggeaktiviteterne i forbindelse med Metro Cityringen, påbegyndelsen af Nordhavnsmetroen og etableringen af Sydhavnsmetroen vil der fortsat være behov for et intensivt tilsyn på byggepladserne, samt et behov for at naboerne kan komme i kontakt med forvaltningen døgnet rundt.

Byggepladserne støjer ekstraordinært meget i lange sammenhængende perioder, ligesom både metroen til Nordhavn og Sydhavn har byggepladser, som ligger i tætbeboede områder (f.eks. Krauseparken og Mozarts Plads). For at dække dette behov er der behov for følgende bemanding på alle årets dage:

- 3 medarbejdere i tidsrummet kl. 06.00-16.00.
- 1 medarbejder i tidsrummet kl. 16.00-24.00.
- 1 medarbejder (tilkald) i tidsrummet kl. 24.00-06.00.

Behovet for aftenbemanding og tilsyn skyldes, at det typisk er her, at støjoverskridelserne sker, og hvor naboer oplever særligt mange gener. Det skyldes, at tilladte støjende arbejder i dagtimerne af og til fortsættes ind i aften- og natteperioder, hvor støjgrænserne er mere restriktive. Afhængig af støjoverskridelser og udviklingen i byggeriet kan tilrettelæggelsen af tilsynet derfor blive ændret.

Der er samtidig behov for ekstra ressourcer til tilsyn med særligt fokus på grundvand og jordforurening. Dette skyldes, at byggeriet har nødvendiggjort et stort antal grundvandssænkninger i områder tæt på beboelse med mange gamle boliger og andre nærliggende byggeprojekter. Derudover skal boremaskinerne igennem en del gammel forurening, hvilket medfører et behov for ekstra fokus på jordforurening i forhold til af-dampning til omgivelse samt korrekt anvisning.

Der er i begyndelsen af 2016 gennemført en brugertilfredshedsundersøgelse blandt borgere, som har kontaktet metrovagten uden for normal arbejdstid. Undersøgelsen viser, at et flertal på 71 % af respondenterne er tilfredse eller meget tilfredse med ordningen og medarbejdernes håndtering af deres henvendelse og tilbagemelding. Hovedparten af de respondenter, som derimod var utilfredse, har kontaktet metrovagten med et problem, og deres utilfredshed skyldes oplevelsen af, at tilsynets ikke kunne løse deres problem med det samme og stoppe en gene straks, hvilket er en konsekvens af den gældende lovgivning. Fælles for både negative og positive respondenter er, at de ønsker ordningen bevaret med den begrundelse, at det er vigtigt at kunne henvende sig, når problemet opstår, og fordi der er en tro på, at ordningen kan mindske generne på længere sigt.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Der skal føres tilsyn med, at miljø- og støjregler bliver overholdt på metrobyggepladserne. Ifølge byggepladsbekendtgørelsen skal tilsynsmyndigheden føre aktivt tilsyn med, at støjgrænserne overholdes og byggepladsen ikke giver anledning til andre gener. Samme krav til aktivt tilsyn med regler og meddelte tilladelser findes i de øvrige miljølove, som regulerer byggeriets miljøforhold.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Anmeldte og uanmeldte tilsyn med alle former for miljøforhold både inden for og uden for normal arbejdstid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forsvarlig overholdelse af tilsynsplikten og mulighed for effektiv håndhævelse af regler for støj jf. byggepladsbekendtgørelsen.</li> <li>- Forsvarlig overholdelse af tilsynsplikten og mulighed for effektiv håndhævelse af vilkår i meddelte og kommende tilladelser og anden miljølovgivning på jord-, affalds-, kemikalie- og vandområdet.</li> <li>- Synlighed på byggepladserne.</li> <li>- Håndhævelsesindsats er synlig over for naboer til byggepladserne.</li> </ul>
Døgnbemandet vagttelefon	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Service over for borgerne, som får mulighed for at kontakte kommunen, såfremt de generes af byggeriet eller mener, at regler ikke overholdes.</li> <li>- Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.</li> </ul>
Gennemgang og kvalificering af entreprenørernes egenkontrol på alle miljøområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.</li> </ul>
Opfølgning på vilkår i tilladelser og varsling af støjende arbejde	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.</li> </ul>

## Økonomi

### *Scenarie 1 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2023*

Tilsynet har estimerede serviceudgifter på 4,0 mio. kr. årligt i perioden 2017-2019 og 3,0 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 – i alt 24,0 mio. kr. i perioden 2017-2023. Tilsynet med metrobyggepladserne fortsættes fra januar 2017.

### *Scenarie 2 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2018*

Hvis tilsynet udelukkende skal forlænges til 2017 og 2018 bliver udgifterne 8,0 mio. samlet i perioden. Tilsynet med metrobyggepladserne fortsættes fra januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
<b>Scenarie 1 - Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2023</b>	4.000	4.000	4.000	3.000	3.000	3.000	3.000	24.000
<b>Scenarie 2 - Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017 og 2018</b>	4.000	4.000						

Der vil være færre byggepladser og aktiviteter specielt fra 2020. Det er dog vanskeligt at nedskalere udgifterne parallel med antallet af stationer, da en døgnbemanding kræver et minimum af medarbejdere. Hvis der sker et fald i byggepladser og det ikke opvejes af andre byggepladser, er det dog muligt at udgifterne bliver lavere.

## Risikovurdering

Den nuværende bevilling til tilsynsindsatsen udløber med udgangen af 2016. Hvis der ikke tilføres midler til området, vil tilsynsindsatsen blive reduceret tilsvarende. Dette vil medføre, at borgerne ikke længere har mulighed for at kontakte kommunen uden for normal arbejdstid i forbindelse med akutte gener, og at kommunen kun i begrænset omfang vil kunne leve op til den tilsynsforpligtelse som følger af bl.a. byggepladsbekendtgørelsen, der regulerer metrobyggeriet.

Forudsætningen for budgetønsket er, at der ikke sker væsentlige ændringer i tidsplanen og antallet af klager i forbindelse med anlæggelsen af Metro Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen. Forvaltningen forventer ultimo 2017 at evaluere behovet for at opretholde døgntelefonen i takt med, at hovedparten af pladserne bevæger sig ind i en mindre støjende fase.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### *Scenarie 1 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2023*

Projektet har estimerede serviceudgifter på 4,0 mio. kr. årligt i perioden 2017-2019 og 3,0 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 – i alt 24,0 mio. kr. i perioden 2017-2023.



### Scenarie 2 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2018

Projektet har estimerede serviceudgifter på 4,0 mio. kr. årligt i perioden 2017-2018 – i alt 8,0 mio. kr. i perioden 2017-2018.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter scenarie 1</i>								
- Lønudgifter	3.500	3.500	3.500	2.500	2.500	2.500	2.500	20.500
- Drift af biler inkl. forsikring og reparationer	300	300	300	300	300	300	300	2.100
- Arbejdsbeklædning/værnemidler, mobiltelefoner, pc'ere m.v. til tilsynsmedarbejdere	200	200	200	200	200	200	200	1.400
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>24.000</b>
<i>Serviceudgifter scenarie 2</i>								
- Lønudgifter	3.500	3.500						7.000
- Drift af biler inkl. forsikring og reparationer	300	300						600
- Arbejdsbeklædning/værnemidler, mobiltelefoner, pc'ere m.v. til tilsynsmedarbejdere	200	200						400
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>						<b>8.000</b>

Tilsynet med metrobyggepladser fortsættes fra januar 2017 til og med december 2023 for scenarie 1 eller 2018 for scenarie 2.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen afsatte den 19. juni 2013 midler til døgnbemandet tilsyn med metrobyggepladserne i perioden 2013-2014. I budget 2015 blev der afsat 5,6 mio. kr. årligt til at fortsætte tilsynsindsatsen i perioden 2015-2016. Teknik- og Miljøudvalget har imidlertid medio 2015 tilbageført 1,5 mio. kr. for både 2015 og 2016 til kommunekassen som konsekvens af, at ændret lovgivning har medført et mindre behov for nattilsyn i forhold til det oprindeligt budgetterede.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BR 19.06.2013	2.000	4.000					
Budgetaftale 2015			5.600	5.600			
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>2.000</b>	<b>4.000</b>	<b>5.600</b>	<b>5.600</b>			

### Henvisninger

Evalueringsrapport af metrotilsynet, Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/22022016/edoc-agenda/92a02adc-9b69-4e98-b060-0fa49c2f9ba0/ef7cdab-3c01-4ac0-bdec-e515688b6bab>



## **TM49 Bevillingsbortfald: Den bemandede legeplads ByOasen i De Gamles By**

10. juni 2016



### Eksekveringsparat?

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

### Bydel

Nørrebro

### Lokalitet/Adresse

Møllegade 25C  
2200 København N

### Baggrund

Den bemandede legeplads ByOasen i De Gamles By på Nørrebro er en populær bybondegård, der fungerer som et grønt åndehul i et udsat byområde. Personalet i ByOasen gennemfører dagligt aktiviteter med fokus på natur, miljø, sundhed og bæredygtighed og kobler formidling om planter og dyr med en bred pædagogisk indsats, der bidrager til områdets generelle tryghed. I budget 2016 blev der afsat en etårig bevilling på 1,9 mio. kr. i 2016, og der er derfor ikke afsat midler til den fortsatte drift af ByOasen fra 2017 og frem.

### Indhold

Der ønskes derfor en varig driftsbevilling, så personalet fortsat kan tilbyde brugerne et grønt mødested og skabe trygge og udviklende lege- og læringsmiljøer. Styrken ved en pædagogisk bemanning af ByOasen er, at naturformidling til både børn, unge, familier og ældre kobles med en bred pædagogisk indsats samt den synergi, der skabes mellem brugerne.

ByOasen indeholder bl.a. dyrefolde, orangeri, kolonihave og nyttehaver. Ønsket omfatter derfor midler til driften af ByOasen herunder til personale, renhold og vedligeholdelse af legeplads og de grønne arealer omkring legepladsen samt til dyrehold, legetøj og aktiviteter. Erfaringen er samtidig, at der i et udsat område, som ByOasen er beliggende i, er et særligt behov for vedligeholdelse samt særlige pædagogiske aktiviteter.

Der ønskes i alt 2,6 mio. kr. årligt fra 2017 og frem – i forhold til de 1,9 mio. kr., som blev afsat til driften i 2016, da der er behov for midler til øget bemanning samt til drift af personalefaciliteter, brugertoilet, grønne arealer og sansesti med legeredskaber.

Der ønskes midler til fire fuldtidsmedarbejdere (én naturpædagog, én dyrepasser, én pædagog og én medhjælper). I dag er der to medarbejdere på 37 timer, én medarbejder på 20 timer og én medarbejder på 12 timer. Det er imidlertid vigtigt, at bemanningen ikke kommer under fire årsværk, da det anbefales at en bemanded legeplads i et udsat byområde skal have to ansatte på arbejde ad gangen. Der er samtidigt weekendåbent i ByOasen grundet dyrehold, ligesom der i perioder er udvidede åbningstider om aftenen..

Der er samtidig blevet udarbejdet en aftale om, at personalet på legepladsen fremadrettet kan leje halvdelen af netværksbygningen på den tilknyt-

tede genbrugsstationen til personalefaciliteter. Der ønskes derfor midler til at sikre personalefaciliteter, så medarbejderne har kontor, toilet og et køkken til at spise frokost i.

På legepladsen findes et brugertoilet, som der er store udgifter forbundet med at drifte og vedligeholde. Toilettet er bl.a. blevet udskiftet flere gange. Der ønskes derfor midler til fremadrettet at sikre driften af toilettet.

Der har hidtil ikke eksisteret en driftsaftale med Sundheds- og Omsorgsforvaltningen om de grønne arealer på legepladsen, hvilket har givet udfordringer i forhold til drift og renhold. ByOasen med de mange besøgende også i weekender medfører behov for en ekstra driftsindsats, som skal løftes af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. Der ønskes derfor midler til, at der fremadrettet kan udarbejdes en driftsaftale for de grønne arealer. Udgiften vil være 125.000 kr/år

Der ønskes endvidere midler til fremadrettet at vedligeholde den sansesti med legeredskaber, som Nordea-fonden har finansieret, ligesom der er behov for midler til at få foretaget løbende eftersyn og inspektion af denne.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Det er kommunens mål, at alle københavnere skal have nem adgang til attraktive grønne rekreative arealer. Ønsket skal derfor ses som led i strategien om at skabe et grønnere København til glæde for børn, familier og ældre med fokus på formidling, aktiviteter, bevægelse og sundhed.

Ifølge By X-rapporten om bemandede legepladser i udsatte byområder fra 2013 fungerer legepladserne som sociale, kulturelle og stabile mødesteder for børn, unge og forældre. Bemandede legepladser er derfor et vigtigt bidrag til den generelle tryghedsfølelse i et udsat byområde, da personalet sætter faste og trygge rammer, medvirker til færre konflikter og mindsker risikoen for hærværk, indbrud og brand.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fortsat drift af den bemandede legeplads ByOasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Et mødested for områdets beboere.</li> <li>- Flere lokale aktiviteter.</li> <li>- En grønnere by.</li> <li>- Forbedret sundhed for københavnere.</li> <li>- Øget tryghed i et udsat byområde.</li> </ul>

#### **Økonomi**

Den fortsatte drift af ByOasen har estimerede serviceudgifter på 2,6 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Driften af ByOasen fortsættes fra januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<b>Fortsat drift af den bemandede legeplads ByOasen</b>	2.600	2.600	2.600	2.600	<b>10.400</b>

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Den fortsatte drift af ByOasen har estimerede serviceudgifter på 2,6 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til lønudgifter, driftsaftaler vedrørende bygninger og grønne arealer, vedligehold, tilsyn, dyrehold samt indkøb af diverse beskæftigelsesmaterialer, legetøj m.v.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Vedligehold og drift	700	700	700	700	2.800
- Personaleudgifter	1.900	1.900	1.900	1.900	7.600
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>2.600</b>	<b>2.600</b>	<b>2.600</b>	<b>2.600</b>	<b>10.400</b>

Driften af den bemandede legeplads ByOasen fortsættes fra januar 2017 og frem.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

Miljøpunkt Nørrebro har i perioden 2013-2014 etableret bl.a. dyrefolde, dyrehus, orangeri, udekøkken, borde og bænke, grønt tag samt indkøbt dyr. Samtidig har Nordea-fonden finansieret en oplevelsessti.

I budget 2014 blev der afsat 1,9 mio. kr. årligt i perioden 2014-2015 til drift af ByOasen, og i budget 2016 blev der afsat en etårig bevilling på 1,9 mio. kr. i 2016.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			1.890	1.890			
Budgetaftale 2016					1.890		
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>1.890</b>	<b>1.890</b>	<b>1.890</b>		

### Henvisninger

Hjemmeside for ByOasen.

[www.byoasen.dk](http://www.byoasen.dk)

By X: Min bemandede legeplads – En undersøgelse af brugen af bemandede legepladser i udsatte byområder, 2013.

<http://by-x.dk/wp-content/uploads/2013/11/Bemandede-legepladser.pdf>





## TM50 Bevillingsbortfald Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads (revideret 5. september)



### Baggrund

Åbningen af Ny Nørreport, Torvehallernes succes og den store anvendelse af Israels Plads har skabt nyt byliv med mange flere mennesker i flere af døgnets timer i området. Aktivitetsniveauet afspejles bl.a. i besøgstallet på det bemandede toilet på Israels Plads, som er steget voldsomt efter åbningen af Torvehallerne. Det er derfor nødvendigt at tilpasse driften til byens behov. I overførselssagen 2015-2016 er der givet en etårig driftsbevilling for 2016 til at øge indsatsen i området, og der ønskes derfor en varig driftsbevilling.

### Indhold

I overførselssagen 2015-2016 blev der givet et etårig bevilling til den manglende afledte drift af det bemandede toilet på Ny Nørreport og til tilpasning af renhold på Ny Nørreport og Israels Plads. I dette budgetønske søges der både om en varig bevilling til drift af det bemandede toilet på Ny Nørreport og til tilpasning af renhold på Nørreport og Israels Plads.

#### *Drift af toilet med tilsyn på Ny Nørreport*

I forbindelse med etablering af Ny Nørreport blev der åbnet et bemanded toilet. Der blev imidlertid ikke bevilliget midler til driften af toilettet. Ny Nørreport er et trafikale knudepunkt, og toilettet har et højt og stigende besøgstal. I 2015 var der mere end 350.000 besøg, og tallet forventes at blive endnu højere i 2016.

#### *Tilpasning af renhold på Ny Nørreport og Israels Plads*

Efter etableringen af Ny Nørreport har kommunen overtaget renholdelsen af fodgængerarealerne omkring stationen fra DSB. Etableringen af Ny Nørreport og renoveringen af Israels Plads har tilsammen medført en større trafik af gående og cyklister, hvilket øger affaldspresset på området. Den fysiske udformning af stationen, og herunder særligt cykelparkering i de nedsænkede cykelparkeringsfaciliteter gør, at renholdelsen i højere grad skal gennemføres manuelt og dermed er meget ressourcekrævende. Det samme gælder ukrudtsbekæmpelse og vintervedligeholdelse. Dertil kommer vedligeholdelse af cykelstativer til almindelige cyk-

1. september 2016

#### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Ny Nørreport Israels Plads

ler og bycykler samt vedligeholdelse af et pissoir og tømning af et stort antal affaldskurve.

Det øgede besøgstal på Israels Plads, de mange arrangementer samt salg af mad og drikke giver et øget affaldspres, som breder sig til de omkringliggende gader til gene for beboere og besøgende. Den fysiske udformning med nedsænkede arealer, trapper og kanaler samt en boldbane med gummiunderlag gør, at renholdelsen, vintervedligeholdelsen og ukrudtsfjernelse for størstedelen skal udføres manuelt.

I forbindelse med etableringen af Ny Nørreport og Torvehallerne samt renoveringen af Israels Plads blev der ikke bevilliget midler til afledt drift. For at undgå at forringe renholdelsen andre steder i byen for at kunne renholde Ny Nørreport og Israels Plads, er der derfor behov for at bevillige midler til bl.a. tre årsværk og materieldrift.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

En bevilling til at dække den manglende afledte drift af toilettet på Ny Nørreport vil styrke driften af byen ved, at omprioriterede midler til toilettet kan tilbageføres. Øget renhold på Ny Nørreport og på Israels Plads og de tilgrænsende vejstykker vil bidrage til at løfte renholdelsesniveauet midt i byen og bidrage til at opnå målet i Fællesskab København om, at to tredjedele af Københavnerne opfatter København som en ren by.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Drift af toilet med opsyn på Ny Nørreport	- Styrkelse af den øvrige drift ved tilbageføring af omprioriterede midler.
Tilpasning af renhold på Ny Nørreport og Israels Plads	- Renere by. - Bedre oplevelse for borgere og gæster. - Understøtte opfyldelsen af Fællesskab København.

### Økonomi

Driften af toilettet på Ny Nørreport og tilpasningen af renholdelsen på Ny Nørreport og Israels Plads har estimerede serviceudgifter på 4,9 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Indsatsen forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 3. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<b>Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads</b>	<b>4.850</b>	<b>4.850</b>	<b>4.850</b>	<b>4.850</b>	<b>19.400</b>
- Drift af toilet med opsyn på Ny Nørreport	2.350	2.350	2.350	2.350	9.400
- Tilpasning af renhold ved Ny Nørreport og på Israels Plads	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Driften af toilettet på Ny Nørreport og tilpasningen af renholdelsen på Ny Nørreport og Israels Plads har estimerede serviceudgifter på 4,9 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Tabel 4. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>I alt</b>
<i>Serviceudgifter</i>					
- Drift af toilet med opsyn på Ny Nørreport	2.350	2.350	2.350	2.350	9.400
- Tilpasning af renholdelse ved Ny Nørreport og på Israels Plads	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>4.850</b>	<b>4.850</b>	<b>4.850</b>	<b>4.850</b>	<b>19.400</b>

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2015-2016 blev der afsat 4,9 mio. kr. i 2016 til driften af toilettet på Ny Nørreport samt til tilpasning af renholdelsen på Ny Nørreport og Israels Plads.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Overførselssagen 2015-2016						4.850	
<b>Afsatte midler i alt</b>						<b>4.850</b>	

# BUSINESS CASE

## Smarte investeringer i kernevelfærden

**Forslagets titel:** Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedr. almene nybyggeri- og renoveringssager

**Kort resumé:** Optimering af interne sagsgange/processer samt digitalisering af sagsbehandlingen og kundesamarbejdet ved almene nybyggeri- og renoveringssager

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Øvrige berørte forvaltninger:**

<input type="checkbox"/> Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/> Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/> Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/> Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/> Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

### 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1000 kr. 2016 p/l	Styringsområde	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Varige ændringer</b>						
Besparelse	Service			-1.200	-1.200	-1.200
Omkostning	Service			160	160	160
<b>Samlet varig ændring</b>				<b>-1.040</b>	<b>-1.040</b>	<b>-1.040</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>						
Anlægsinvesteringer	Anlæg	250	1.250	1.000		
Serviceinvesteringer	Service	300	600	300		
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>550</b>	<b>1.850</b>	<b>1.300</b>		
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>550</b>	<b>1.850</b>	<b>260</b>	<b>-1.040</b>	<b>-1.040</b>
Tilbagebetalingstid baseret på service-effektivisering	6					
Tilbagebetalingstid baseret på total-økonomi	6					

### 2. Baggrund og formål

Københavns Kommune har en målsætning om, at der opføres nye bæredygtige almene boliger, samt at de eksisterende boliger renoveres og fremtidssikres. Kommunen støtter etableringen af nye almene boliger med kommunal grundkapital og stiller kommunal garanti til finansiering af både nybyggeri og større renoveringssager. Kommunen skal som tilsynsmyndighed godkende nybyggeri og større renoveringer af almene boliger samt godkende mindre renoveringssager. Sidstnævnte kræver som regel ikke kommunal garanti. Tilsynet med almene boliger i Københavns Kommune er placeret i Teknik- og Miljøforvaltningen.



Teknik- og Miljøforvaltningen giver desuden på vegne af Socialforvaltningen samt Sundheds- og Om-sorgsforvaltningen tilsagn til etablering af almene plejeboliger. Økonomiforvaltningen er også involve-ret i processen, bl.a. omkring bedømmelsen af nye byggerier og køb af eventuelle kommunale grunde.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at igangsætte et større arbejde med at optimere de interne sags-gange for nybyggeri- og renoveringssager. Derudover vurderes det, at udviklingen af en digital portal, der skal fungere som sagsbehandlings- og dialogværktøj med kunden (de almene boligorganisationer), vil kunne sikre en mere ensartet og gennemsigtig sagsbehandling og reducere sagsbehandlingstiden for både nybyggeri og renoveringssager.

### 3. Forslagets indhold

Initiativet er delt i to, nemlig:

- 1) *Optimering (LEAN) af interne arbejdsgange og processer for sagsbehandling af almene nybyggeri- og renove-ringssager.*  
Formålet er at ensarte, forenkle samt øge værdien og kvaliteten i sagsbehandlingen. Herigennem reduceres det interne tidsforbrug samt skabes et fælles overblik over status for de mange nybyg-geri- og renoveringssager.
- 2) *Digitalisering af sagsbehandlingen af nybyggeri- og renoveringssager.*  
Formålet er at udvikle en portal, der skal fungere som sagsbehandlings- og dialogværktøj med de almene boligorganisationer, der ansøger om nybyggeri- og renoveringssager. Boligorganisati-onerne vil via portalen skulle søge om godkendelse af projektet, og kommunen vil ligeledes, via portalen, kunne give tilsagn. Portalen vil desuden medvirke til at give begge parter et overblik over processen. Dette vil kunne strømline samspillet med de almene boligorganisationer, samt medvirke til at sikre at enheden når sine servicemål. Samtidig vil ansøgning via portalen sikre, at det rette materiale til brug for kommunens sagsbehandling er fremsendt.

I forbindelse med arbejdet med optimering af arbejdsgangene vil det blive afklaret, hvilke funk-tioner og arbejdsopgaver, der med fordel kan håndteres i portalen.

Portalen skaber muligheden for, at kommunen ved en række mindre og uproblematisk renove-ringssager kan give ”straks-tilsagn”, således at ansøgning og tilsagn foregår digitaliseret, så min-dre sager kan få tilsagn automatisk på baggrund af en række prædefinerede kriterier.

### 4. Økonomi

Udviklingen af portalen er estimeret til at koste ca. 2.500.000 kr. Portalen er til IT - anskaffelsesvurde-ring i KS. Desuden afsættes 160.000 kr. pr. år fra 2018 og frem, til løbende vedligehold samt opdatering af portalen. Beregningerne er baseret på et lignende projekt (Byfornyelsesportalen). Herudover afsættes ¼ årsværk i 2016 (150.000 kr.), ¾ årsværk i 2017 (450.000 kr.) og ½ årsværk i 2018 (300.000 kr.) til en projektleder som skal lede og projektere IT-projektet samt forestå den tekniske udvikling af portalen i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen. Endelig er der afsat ¼ årsværk i henholdsvis 2016 og 2017 til interne lønmidler i forbindelse med optimering af sagsgangene.

Effekten forventes at være 2 årsværk pr. år fra 2018 og frem. Det forudsættes, at et årsværk koster 600.000 kr.

Effektiviseringen sker gennem fokusering på de aktiviteter der skaber fremdrift i sagen og værdi for boligselskaberne. På den måde anvendes der et minimum af tid på den enkelte sag.

Nøgleordene for projektet er:

- Proaktiv styring, hvor der lægges vægt på hele tiden at tænke et skridt frem, så sagen flytter sig.
- Fælles overblik og struktur, hvor f.eks. boligselskaber vil kunne følge sin sag, og hele tiden kende til status.
- Tydelige roller og ansvar, så der ikke er nogen tvivl om hvem der har ansvaret for næste aktivitet og hvornår den skal være færdig.

Dette opnås i højere grad med en digital understøttelse af arbejdsgangene, hvor f.eks. boligselskaberne kan følge udviklingen af deres sag online.

**Tabel 1. Varige ændringer, service**

	1000 kr. (2016 p/l.)			
	2017	2018	2019	2020
Besparelse		-1.200	-1.200	-1.200
Omkostning		160	160	160
<b>Varige ændringer totalt, service</b>		<b>-1.040</b>	<b>-1.040</b>	<b>-1.040</b>

**Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget**

	1000 kr. (2016 p/l.)						Innovationspulje (sæt X)
	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	
Serviceinvesteringer	300	600	300			<b>1.200</b>	
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>300</b>	<b>600</b>	<b>300</b>			<b>1.200</b>	

**Tabel 3. Anlægsinvesteringer i forslaget**

	1000 kr. (2016 p/l.)					
	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Anlægsinvesteringer	250	1.250	1.000			<b>2.500</b>
<b>Investeringer totalt, anlæg</b>	<b>250</b>	<b>1.250</b>	<b>1.000</b>			<b>2.500</b>

## 5. Fordeling på udvalg

Serviceændringerne findes på Teknik- og Miljøudvalgets ramme for ordinær drift.

## 6. Implementering af forslaget

Implementering af projektet vil foregå i to trin. Første trin er en kortlægning af de interne arbejdsgange og processer, hvor nybyggeri er afsluttet i første halvår og renoveringssager afsluttes i andet halvår af 2016. Næste trin indeholder en afklaring af, hvad der med fordel kan understøttes i den digitale portal samt udvikling af denne.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for og fungerer som tovholder på arbejdet med optimering af sagsgange og er ligeledes tovholder på udviklingen af den digitale løsning. De almene boligorganisationer vil løbende blive inddraget og vil skulle teste portalen.

## 7. Inddragelse af medarbejdere, virksomheder og borgere

Teknik- og Miljøforvaltningen har nedsat en projektgruppe, som skal lede arbejdet med optimering af sagsgangene. I dette arbejde afholdes diverse workshops for at kortlægge og kvalificere de nuværende og fremtidige sagsgange for nybyggeri og renovering.

I de dele af processen, hvor Socialforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen samt Økonomiforvaltningen har grænseflader, vil forvaltningerne deltage i workshops for at strømline samarbejdet og teste de nye sagsgange. Endelig vil der blive afholdt interne workshops med relevante enheder i Teknik- og Miljøforvaltningen og repræsentanter for de almene boligorganisationer, som har indgået en partnerskabsaftale med Teknik- og Miljøforvaltningen om etablering af almene boliger. Disse workshops gennemføres for at sikre en optimering af den samlede proces, men de påvirker ikke indeværende business case. Det vil sige at investeringer og gevinster i denne business case kun vedrører Teknik- og Miljøforvaltningen.

## 8. Forslagets effekt

De optimerede sagsgange og den digitale portal vil skabe én klar indgang til kommunen i forbindelse med almene nybyggeri- og renoveringssager. Initiativerne vil sikre en kortere, bedre og mere ensartet sagsbehandling, hvilket vil medvirke til at sikre overholdelse af servicemål og strukturere sagsbehandlingen og samarbejdet internt i Teknik- og Miljøforvaltningen, samt ikke mindst de almene boligorganisationer. Generelt er forventningen, at initiativerne vil højne serviceniveauet på nybyggeri- og renoveringssager.

## 9. Opfølgning

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Kortere sagsbehandlingstid for nybyggeri og renovering af almene boliger	Fra modtagelse af skema A og B ansøgning til tilsagn	Teknik- og Miljøforvaltningen	Hvert år i forbindelse med opgørelsen af enhedens servicemål
Ensartet og gennemsigtig sagsbehandling for nybyggeri og renovering af almene boliger	Dialog med de almene boligorganisationer samt øvrige forvaltninger fx i form af spørgeskema eller drøftelse på Samarbejdsforum og/eller Byggekhefsforum	Teknik- og Miljøforvaltningen	Start 2017 og løbende de kommende år.
Omverdenens oplevede serviceniveau	Dialog med de almene boligorganisationer samt øvrige forvaltninger fx i form af spørgeskema eller drøftelse på Samarbejdsforum og/eller Byggekhefsforum	Teknik- og Miljøforvaltningen	Start 2017 og løbende de kommende år.

## 10. Risikovurdering

Risikoen ved projektets implementering vurderes at være lav.

Der kan dog være en vis usikkerhed forbundet med estimering af udgiften til udvikling af portalen, idet det ikke vides præcis, hvilke opgaver og funktioner, portalen vil indeholde og varetage. Usikkerheden vil blive afklaret i forbindelse med optimeringen af arbejdsgange.

# BUSINESS CASE

## Smarte investeringer i kernevelfærden

**Forslagets titel:** Bedre styring af værkstedsaftaler

**Kort resumé:** Bedre og tættere opfølgning på de reparationer der bliver udført af eksterne.

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Øvrige berørte forvaltninger:**

<input type="checkbox"/> Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/> Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/> Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/> Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/> Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

### 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1000 kr. 2016 p/l	Styrings-område	2016	2017	2018	2019
<b>Varige ændringer</b>					
Besparelse på værkstedsregninger	Teknik- og Miljøforvaltningen	-400	-600	-800	-800
<b>Samlet varig ændring</b>		<b>-400</b>	<b>-600</b>	<b>-800</b>	<b>-800</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>					
Projektleder	Teknik- og Miljøforvaltningen	500	500	500	100
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>100</b>
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>100</b>	<b>-100</b>	<b>-300</b>	<b>-700</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3				
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3				

### 2. Baggrund og formål

Der anvendes årligt omkring 18 mio. kroner på reparationer af og reservedele til Teknik- og Miljøforvaltningens materiel på eksterne værksteder. Der er i forbindelse med dette en oplevelse af, at aftaler indgået mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og de eksterne værksteder ikke altid overholdes, fx vedr. timepris og omfang af reparationer.



Formålet med projektet er derfor at sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen betaler den aftalte timepris og at der kun udføres den aftalte reparationsopgave.

### 3. Forslagets indhold

Forslaget går ud på at ansætte en projektleder i en projektansættelse til bedre og tættere opfølgning på de reparationer, der bliver udført af eksterne. Dette gælder både før materiellet sendes til reparation og efter modtagelse af køretøjet i Teknik- og Miljøforvaltningen igen, altså en styring og opfølgning med materielreparationen fra A-Z.

Konkret vil projektlederen have ansvaret for, at der bliver fulgt op på tid, pris og omfang af reparation. Herunder opfølgning på indgåede serviceaftaler samt indgåelse af bedre og billigere aftaler.

Projektlederen skal samtidig lære øvrige medarbejdere i Teknik- og Miljøforvaltningen/Materiel og Bygninger op i disse procedurer og processer, så kontinuerlig opfølgning sikres. Denne træning sikrer at besparelserne fortsætter, efter at projektlederen er stoppet.

Resultatet bliver at Teknik- og Miljøforvaltningen får billigere reparationer og styrer kontrakterne, så der er bedre sammenhæng mellem udførelse, kvalitet og pris jf. aftale.

### 4. Økonomi

Besparelser skitseret i det følgende forventes at være årlige minimumbesparelser.

Erfaringer fra forsikringsager vedrørende motorkøretøjer i Teknik- og Miljøforvaltningen viser, at der har været afvigelser i en større andel af de modtagne regninger fra de eksterne værksteder. Dette kan fx være, at værkstedsregningerne ikke er i tråd med de aftalte timepriser eller at der er udført reparationer, som ikke er aftalt.

Investeringen går til en projektleder, der skal sikre implementering af robuste opfølgningsprocesser og -procedurer samt træning af øvrige medarbejdere i disse processer og procedurer.

**Tabel 1. Varige ændringer, service**

	1000 kr. (2016 p/l.)			
	2016	2017	2018	2019
Besparelse på værkstedsregninger	-400	-600	-800	-800
<b>Varige ændringer totalt, service</b>	<b>-400</b>	<b>-600</b>	<b>-800</b>	<b>-800</b>

**Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget**

	1000 kr. (2016 p/l.)					Innovationspulje (sæt X)
	2016	2017	2018	2019	I alt	
Projektleder	500	500	500	100	1600	
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>100</b>	<b>1600</b>	

## 5. Fordeling på udvalg

Dette projekt vedrører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

## 6. Implementering af forslaget

Forslaget bliver implementeret via ansættelse af projektleder, der har ansvaret for etablering af processer for styring og opfølgning på materielreparationer hos eksterne værksteder fra A-Z.

## 7. Inddragelse af medarbejdere, virksomheder og borgere

Samtlige medarbejdere, der sender materiellet til reparation vil blive berørt af løsningen, og vil derfor også skulle oplæres i de nye processer.

## 8. Forslagets effekt

Effekten bliver at Teknik- og Miljøforvaltningen udnytter indkøbsaftalerne meget bedre og dermed opnår de korrekte rabatter. Herudover får Teknik- og Miljøforvaltningen mulighed for at sikre større rabatter grundet øget volumen hos værkstederne.

Endelig forventes det, at kvaliteten af reparationerne vil blive løftet, samt at der vil være en større ensartethed i udførelsen af reparationerne. Dette vil resultere i, at Teknik- og Miljøforvaltningen har en mere driftsikker maskinpark hvilket vil medføre større medarbejdertilfredshed.

## 9. Opfølgning

Der vil blive fulgt op på besparelserne via en beregning af omkostningerne med den nuværende gennemsnitlige værkstedstimepris og den fremtidige gennemsnitlige værkstedstimepris (hvor der kun anvendes aftaler). Baselinetimeprisen vil være den gennemsnitlige værkstedstimepris i 2015.

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Realiserede besparelser på værkstedsregninger	Der sammenlignes med baseline 2015	Teknik- og Miljøforvaltningen Materiel og Bygninger	Primo 2017

## 10. Risikovurdering

Der er risiko for, at besparelsen ikke kan hentes ind, hvis undersøgelser viser at priserne allerede nu er på et niveau, som ikke kan forhandles yderligere eller at værkstedsregningerne ikke er behæftet med fejl eller ekstra-faktureringer i det omfang, som forventes. Dette er dog meget usandsynligt qua erfaringerne fra forsikringsager vedrørende motorkøretøjer i Teknik- og Miljøforvaltningen, hvor der blev fundet både forkerte værkstedsafregninger og udbedring af ekstraskader, som der ikke var bedt om m.v.

## Teknisk bilag

**Tabel 3. Fordeling af varige ændringer mellem udvalg, service**

Udvalg		Fordelings- nøgle	1000 kr. 2016 p/l			
			2016	2017	2018	2019
Økonomiudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Koncernservice	Besparelse					
	Omkostninger					
Københavns Ejendomme	Besparelse					
	Omkostninger					
Byggeri København	Besparelse					
	Omkostninger					
Kultur- og Fritidsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Børne- og Ungdomsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Sundheds- og Omsorgsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Socialudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Teknik- og Miljøudvalget	Besparelse	100%	-400	-600	-800	-800
	Omkostninger					
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
<b>Total</b>	<b>Besparelse</b>	<b>100 %</b>	<b>-400</b>	<b>-600</b>	<b>-800</b>	<b>-800</b>
	<b>Omkostninger</b>					

**Tabel 4. Fordeling af serviceinvesteringer mellem udvalg**

Udvalg	Fordelings- nøgle	1000 kr. 2016 p/l			
		2016	2017	2018	2019
Økonomiudvalget					
Koncernservice					
Københavns Ejendomme					
Byggeri København					
Kultur- og Fritidsudvalget					
Børne- og Ungdomsudvalget					
Sundheds- og Omsorgsudvalget					
Socialudvalget					
Teknik- og Miljøudvalget	100%	500	500	500	100
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget					
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>100</b>

# BUSINESS CASE

## Smarte investeringer i velfærden

**Forslagets titel:** Lokalplaner og projektorganisering

**Kort resumé:** Lokalplaner og projektorganisering har til formål at udvikle mere effektive lokalplanprocesser og en mere agil organisering.

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

### 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1000 kr. 2016 p/l	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Varige ændringer</b>						
Reducerede lønomkostninger	Drift	0	-150	-300	-450	-600
<b>Samlet varig ændring</b>						
<b>Implementeringsomkostninger</b>						
Projektstart	Drift	54				
Kortlægning og design af løsninger	Drift	294				
Overdragelse	Drift	44				
Projektledelse	Drift	32				
Omkostninger, lokaler, forplejning mv.	Drift	25				
Digitalisering af projektstyring og tidsregistrering	Drift	150				
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>599</b>				
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>599</b>	<b>-150</b>	<b>-300</b>	<b>-450</b>	<b>-600</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	4 år					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	4 år					

## 2. Baggrund og formål

København vokser og indbyggertallet er fortsat stigende. Der pågår derfor fortsat udvikling i de større byudviklingsområder samt fortætning og omdannelse i den eksisterende by, hvilket medfører mange byggeønsker i København og derved et stigende antal anmodninger om lokalplaner i Københavns Kommune. I efteråret 2014 var der 89 lokalplansager i Teknik- og miljøforvaltningen, i efteråret 2015 var dette tal steget til 115, og på nuværende tidspunkt er antallet af lokalplansager oppe på 120. Udover at håndtere den stigende sagsmængde, skal Teknik- og miljøforvaltningen også indtænke en række nye strategier i lokalplanlægningen, som fx ”KBH 2025 Klimaplanen”, ”Fællesskab København” og ”Bynatur i København”. Forvaltningen skal sikre de bedst mulige processer over for eksterne interessenter via synlighed og inddragende dialog samt sikre fremdrift i projekterne – bl.a. ved at forudse udfordringer og handle proaktivt på dem. Endelig er det en målsætning, at Teknik- og miljøforvaltningen skal arbejde tværfagligt, videndele, evaluere og reflektere over egen praksis, således at forvaltningen udarbejder lokalplaner med høj kvalitet for byen, som er tilpasset den givne kontekst for hvert projekt.

Teknik- og miljøforvaltningens arbejde med lokalplaner har hidtil været organiseret meget forskelligt af de forskellige projektledere. Selvom alle arbejder ud fra en fælles lokalplanmanual, arbejdes der ikke systemiseret og ensartet. Det er nødvendigt, at gentænke og investere i udviklingen af de nuværende arbejdsprocesser og projektorganiseringen, så forvaltningen kan følge den øgede efterspørgsel og stadig levere en høj kvalitet. Forvaltningen skal arbejde mere fagligt og analytisk samt ud fra et mere ensartet administrationsgrundlag, hvor der skabes klarhed over leverancerne – fx om man arbejder med etageantal eller m<sup>2</sup>, bruttoetageareal eller nettoetageareal, byrum, kantzoner, detaljeringsgraden i lokalplanerne mv.

Formålet med projektet er at udvikle effektive lokalplanprocesser og en mere agil organisering, der sikrer større effektivitet og mere ensartede lokalplaner. Projektet skal sikre, at lokalplanområdet kan bidrage til at opfylde visionerne i ”Fællesskab København”, og bidrage til at forvaltningen fortsat kan imødekomme det stigende pres i sagsmængde og kompleksitet.

Projektet fungerer samtidig som en foranalyse til et større projekt om ’Optimeret samspil mellem lokalplaner og byggetilladelser’. Projektet skal bidrage med overblik over lokalplanområdet og identificere yderligere effektiviseringspotentialer.

I 2016 ønsker forvaltningen derfor at gennemføre projektet ”Lokalplaner og projektorganisering”, der fokuserer på:

- 1) At skabe en effektiv opgaveløsning der overholder eksisterende og nye krav
- 2) At udvikle den bedste organisering til at understøtte dette
- 3) At skabe en kultur som medarbejderne trives i



### 3. Forslagets indhold

**Projektet skal udmønte sig i én hovedleverance og to supplerende leverancer:**

- 1) Implementering af konkrete forslag til forbedring og effektivisering af lokalplanprocessen i forhold til kundeværdi og ressourceforbrug
- 2) Identifikation af hvad centret mangler at få udviklet af administrationsgrundlag og retningslinjer
- 3) Vurdering af behov for ændring af organisering af lokalplanarbejdet

**Projektet og processen vil blive designet ud fra følgende designprincipper:**

Mobilisering og engagement	Processen skal mobilisere og engagere ledere og medarbejdere i de tre lokalplanenheder, så der skabes en oplevelse af, at de udfordringer, man står overfor bliver adresseret, og at det er relevante greb, der bliver taget.
Afgrænsning og leverancefokus	Projektet skal tilrettelægges, så det kan levere inden for den relativt korte tidshorisont. Derfor skal der under hele forløbet være et klart billede af den nødvendige afgrænsning og af de leverancer, det skal føre til.
Fokus på trivsel og samarbejdskultur	Projektet skal i afdækningsfasen udfordre mulige løsninger ved at undersøge medarbejdernes oplevelse af autonomi, kompetencer og tilhørsforhold. Derudover undersøges behovet for at styrke samarbejds-kulturen på tværs af byplanenheder.
Implementering fra dag 1	Projektet tilrettelægges, så implementeringsarbejdet påbegyndes fra start ved at sikre, at mobilisering og efterspørgsel af leverancer hele tiden er i fokus.

**Projektet tilrettelægges i følgende faser:**

Trin 1: Projektopstart og mobilisering

Trin 2: Afdækning af udfordringer og løsningsbehov (hypoteser)

Trin 3: Design af løsninger

Trin 4: Afrapportering

Trin 5: Implementering

## 4. Økonomi

**Tabel A. Beregning af projektets investeringsbehov**

Aktivitet/leverance	ICG-dage	Pris ( 1000 kr.)	Kundedage
Projektstart	4	54	8,5
Kortlægning og design af løsninger	23	294	50
Overdragelse	3	44	4
Projektledelse	2	32	
Omkostninger, lokaler, forplejning mv.		25	
Digitalisering af projektstyring og tidsregistrering		150	
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>599</b>	<b>60</b>

Kundedage er beregnet, som den tid forvaltningen samlet vil være nødt til at afsætte til involvering i projektet, hvis leverancerne skal opnå den ønskede kvalitet. De er beregnet sådan, at eksempelvis et møde på to timer med planchefgruppen fastsættes til to timer gange fire personer = 8 timer som svarer til én arbejdsdag.

De samlede honorarer er eksklusive moms.

Satser: Seniorkonsulent (SK) 16.000 kr./dag, Konsulent kategori 3 (K3) 12.000 kr./dag, Konsulent kategori 2 (K2) 10.800 kr./dag.

Projektet vurderes at kunne effektivisere med 1 ÅV over 4 år.

**Tabel 1. Varige ændringer**

	1000 kr. (2016 p/l.)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Reducerede lønomkostninger	0	-150	-300	-450	-600
<b>Varige ændringer totalt, service</b>	<b>0</b>	<b>-150</b>	<b>-300</b>	<b>-450</b>	<b>-600</b>

**Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget**

	1000 kr. (2016 p/l.)				
	2016	2017	2018	2019	I alt
Projektstart	54				54
Kortlægning og design af løsninger	294				294
Overdragelse	44				44
Projektledelse	32				32
Omkostninger, lokaler, forplejning mv.	25				25
Digitalisering af projektstyring og tidsregistrering	150				150
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>599</b>				<b>599</b>

## 5. Fordeling på udvalg

Serviceændringerne findes på Teknik- og Miljøudvalgets ramme for ordinær drift.

## 6. Implementering af forslaget

I projektets første faser er det konsulenten der har ansvaret for implementeringen. Herefter vil det være centerchefen og enhedscheferne for de tre byplanenheder, der har ansvaret for at implementere leverancerne.

## 7. Inddragelse af samarbejdspartnere

Det vil være centralt for projektet, at der skabes forståelse for projektets tiltag i medarbejderkredsen, og at de føler, at de har indflydelse både på projektets konkrete effektiviseringsfokus og på de løsnings tiltag, der udvikles. Medarbejderne vil blive inddraget i hele projektforløbet via interviews og workshops. Herudover nedsættes der en projektgruppe og en følgegruppe bestående af medarbejdere.

## 8. Forslagets effekt

- Alle medarbejdere arbejder ud fra et fast defineret administrationsgrundlag, så alle lokalplaners detaljeringsgrad og niveau standardiseres afhængig af sagens kompleksitet og sted i byen
- De foreslåede forbedringer er implementeret
- Der foreligger et katalog over yderligere forbedringsmuligheder
- Der foreligger en plan for det videre arbejde med identifikation og implementering af forbedringer
- Arbejdsgangen for modtagelse af henvendelser er tilrettelagt på en ensartet, effektiv og serviceorienteret måde
- Der foreligger gennemarbejdet beslutningsgrundlag for valg af organisationsmodel
- Alle medarbejdere arbejder ud fra samme projektmodel

## 9. Opfølgning

Centerchefen og enhedscheferne har ansvaret for at der følges op på projektets succeskriterier.

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Der udarbejdes et fast defineret administrationsgrundlag og ny projektmodel.	Administrationsgrundlag og projektmodel fremlægges og godkendes.	Centerchef og enhedschef	Primo 2017
Alle medarbejdere arbejder ud fra samme administrationsgrundlag og projektmodel.	Undersøgelse af medarbejdernes arbejdsmønstre.	Centerchef og enhedschef	Ultimo 2017
Katalog over yderligere forbedringsmuligheder.	Katalog over forbedringsmuligheder fremlægges og godkendes.	Centerchef og enhedschef	Primo 2017

## 10. Risikovurdering

Risikoen vurderes at være lav. Succesfuld implementering forudsætter ledelses- og medarbejderinvolvement og opbakning.



## TM57 Markant løft af offentlige toiletter



12. august 2016

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Borgerrepræsentationen tiltrådte den 22. juni 2016 Plan for offentlige toiletter, som omhandler de toiletter, der er drevet af Teknik- og Miljøforvaltningen. I forbindelse med tiltrædelsen blev det besluttet, at forvaltningen skulle prioritere de foreslåede indsatser og søge finansiering hertil i budget 2017.

Hyppigere rengøring vil betyde, at toiletterne i højere grad vil opleves rengjorte og brugbare. Især ved udsatte toiletter bruges faciliteterne ofte uhensigtsmæssigt, hvilket betyder, at de ikke fremstår hygiejniske og derfor ikke indbyder til brug. Dette budgetønske handler derfor om at sikre, at de offentlige toiletter, der drives af Teknik- og Miljøforvaltningen, fremstår markant renere. Samtidigt omhandler budgetønsket behovet for at få istandsat syv støbejernspissoirs samt behovet for at kunne åbne 19 toiletter på de bemandede legepladser i weekenden.

### Indhold

I 2025 vil Københavns Kommune estimeret have 100.000 flere indbyggere. Denne befolkningsvækst øger presset på byens rum og byens inventar, herunder også de offentlige toiletter. Budgetønsket understøtter således, at toiletterne kan klare det øgede pres fra flere besøgende og fortsat sikre hverdagsfunktionalitet i en by med mange indbyggere. De ønskede initiativer kan skaleres og kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

#### *Øget rengøring af toiletter uden tilsyn*

I efteråret 2015 blev der gennemført en række interviews med en gruppe af brugere, der pegede på, at toiletterne uden opsyn fravælges, fordi de opfattes som uhumske. De ca. 86 offentlige toiletter uden opsyn, der drives af forvaltningen, rengøres i dag kun én gang dagligt, hvilket ikke altid er nok til at sikre et acceptabelt rengøringsniveau. Sammen med hærverk og manglende vedligeholdelse medfører det, at omkring 1/3 af toiletterne på en almindelig dag ikke er brugbar. Forvaltningen foreslår derfor, at serviceniveauet højnes ved at øge rengøringen med op til tre daglige rengøringer som udgangspunkt. Herved forbedres brugbarheden



betydeligt, og samtidig vil brugerne opleve væsentligt renere og tryggere toiletter.

En del af ønsket omfatter en engangsinvestering til to spulevogne, som er kassevogne med spuleanlæg (vandtank og vandslange), der er indrettet med rengørings- og værnemidler. Spulevognene giver et overordnet løft samt effektivisering i forhold til den generelle rengøring og tager samtidig hensyn til arbejdsmiljøet, da medarbejderne ikke kommer i kontakt med fækalier og lignende.

#### *Istandsættelse af syv støbejernspissoirs*

For at sikre funktionsdygtige toiletter er det nødvendigt, at toiletbygningerne vedligeholdes og renoveres løbende. Blandt de offentlige toiletter, der drives af forvaltningen, er syv støbejernspissoirs i så dårlig stand, at de kræver en renovering. Renoveringen vil typisk omfatte renovering og sikring af selve pissoirkummen, sikring af vandtilførsel og kloakering, istandsættelse af læskærmen m.v. Der er endvidere behov for driftsmidler for at holde faciliteterne i en tilfredsstillende stand gennem vedligeholdelse af f.eks. vandtilførsel og kloakering.

#### *Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser*

Toiletternes åbningstider er ikke fulgt med den øgede brug af byen. Forvaltningen foreslår derfor at tilpasse åbningstiden for toiletterne på de bemandede legepladser, som i dag kun er bemandede i dagtimerne på hverdage. Legepladserne benyttes imidlertid mindst lige så meget i weekenden, hvor familier og legende børn i høj grad mangler toiletmuligheder. Forvaltningen foreslår derfor at åbne 19 af 26 legepladstoiletter i weekenden. Toiletterne på disse legepladser er umiddelbart tilgængelige uafhængigt af bemanning på legepladserne. Midlerne skal anvendes til rengøring og til personale, der skal åbne og lukke toiletterne.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

En gennemførelse af budgetønskets initiativer sikrer dels, at de offentlige toiletter, der er drevet af Teknik- og Miljøforvaltningen, vil opleves markant renere, dels at de syv støbejernstoiletter vil fremstå i en funktionsduelig og præsentabel stand, samt at det vil blive muligt at holde 19 toiletter på bemandede legepladser åbent i weekenden.

Initiativerne understøtter Fællesskab Københavns mål om, at københavnere i 2025 opholder sig 20 % mere i byens rum sammenlignet med 2015. Initiativerne understøtter endvidere målet om, at 90 % af københavnere opfatter deres lokalområde som levende og varierende.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Øget rengøring af toiletter uden opsyn	- Forbedrede muligheder for at finde et toilet i byens rum. - Københavnerne oplever byen mere tiltalende. - En renere by.
Indkøb af to spulevogne	
Istandsættelse af syv støbejernspissoirs	
Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser	
Beskæftigelseseffekt (0,9 mio. kr.)	1,1 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,9 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 5,4 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
<b>Markant løft af offentlige toiletter</b>	<b>900</b>	<b>5.415</b>
- Øget rengøring af toiletter uden opsyn		4.370
- Drift af to spulevogne		200*
- Istandsættelse af syv støbejernspissoirs	900	45
- Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser.		800

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

\* Desuden er der en engangsinvestering på driftssiden på indkøb af to spulevogne på 0,8 mio. kr.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,9 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 5,4 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til weekendåbning af toiletter samt øget rengøring.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Istandsættelse af syv støbejernspissoirs		900				900	900*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>900</b>				<b>900</b>	<b>900*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Øget rengøring af toiletter uden opsyn		4.370	4.370	4.370	4.370	17.480	
- Indkøb og drift af to spulevogne		1.000	200	200	200	1.600	
- Drift af syv støbejernstoiletter		45	45	45	45	180	
- Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser		800	800	800	800	3.200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>6.215</b>	<b>5.415</b>	<b>5.415</b>	<b>5.415</b>	<b>22.460</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i løbende frem til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til initiativerne i dette budgetnotat.

### Henvisninger

Plan for offentlige toiletter, Borgerrepræsentationen den 22. juni 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/22062016/edoc-agenda/95728c70-53ef-46b9-9406-18a8dfcd576c/334d6c86-446a-45ad-b80a-f8fe3afd16bd>



## TM62 DUT-sag – Erhvervsrettet sagsbehandling

12. august 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

I kommunernes økonomiaftale for 2015 indgik indførelse af nationale servicemål på miljø- og byggesagsområdet for 2016. Målet er at nedbringe den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for erhvervsrettede myndighedsopgaver med en tredjedel i 2016 i forhold til 2012. På finansloven 2015 blev der afsat i alt 154,0 mio. kr. til implementeringen i 2015-2018 herunder midler til udbygning af ansøgningsportalen Byg og Miljø (BoM), så den også kan anvendes til registrering af forskellige faser i sagsbehandlingen og dermed som statistisk grundlag for kommunernes opfyldelse af de nye servicemål. Midlerne til BoM administreres af Kommunernes Landsforening (KL).

KL og regeringen indgik på denne baggrund en implementeringsaftale, hvor det forudsattes, at midlerne til kommunerne udmøntes i 2016-2018 via bloktilskuddet. Dette er efterfølgende sket med 60,0 mio. kr. i 2016, og 40,8 mio. kr. i 2017 og 40,8 mio. kr. i 2018. Økonomiforvaltningen har bedt Teknik- og Miljøforvaltningen om at udarbejde budgetnotat om frigivelse af disse midler.

### Indhold

Teknik- og Miljøudvalget tiltrådte den 20. juni 2016 en indstilling om implementering af de nye nationale servicemål. Indstillingen ventes forelagt Borgerrepræsentationen den 25. august 2016. Det fremgår af indstillingen, at de nye servicemål på især byggesagsområdet kræver omlægninger af sagsbehandlingen og ændret sagsstyring. Det gælder både i forhold til brugen af By og Miljø (BoM) i sagsbehandlingen og i form af nyt eller øget fokus på bestemte faser i sagsbehandlingen, som fremover indregnes i sagsbehandlingstiden på en ny måde.

De afsatte midler i bloktilskuddet 2016-2018 er målrettet ekstra årsværk for at understøtte omlægningen af sagsbehandlingen i overgangsperioden, så de nye mål for sagsbehandlingstiden kan overholdes så hurtigt som muligt. KL har den 22. juni 2016 udsendt et nyhedsbrev og vejledning gældende fra den 1. juli 2016. Kommunens overholdelse af de nye nationale servicemål vil således blive målt fra den 1. juli 2016.

Midlerne er endnu ikke frigjort, men forventes primært anvendt til ekstra medarbejdere for at kunne understøtte omstillingen til nye arbejdsrutiner med brug af BoM, der bliver grundlaget for tidsregistrering og måling af efterlevelsen af de nye nationale servicemål. Uden tilførsel af de ekstra

ressourcer til forvaltningen vil det ikke være muligt at implementere og overholde de nationale servicemål.

### Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetnotatet er at leve op til de nationale servicemål på miljø- og byggesagsområdet og på den måde nedbringe den gennemsnitlige sagsbehandlingstid og i sidste ende give erhvervslivet en bedre service.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Erhvervsrettet sagsbehandling	- Nedbringelse af sagsbehandlingstider.

### Økonomi

Budgetnotatet har estimerede serviceudgifter på i alt 6,1 mio. kr. i 2016 og på 4,2 mio. kr. årligt i perioden 2017-2018. Beløbene svarer til Københavns Kommunes andel af de afsatte midler i implementeringsaftalen mellem KL og regeringen. Opgaven er på visse punkter allerede igangsat.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<b>Erhvervsrettet sagsbehandling</b>	6.130	4.160	4.160			<b>14.450</b>

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Budgetnotatet har estimerede serviceudgifter på i alt 6,1 mio. kr. i 2016 og på 4,2 mio. kr. årligt i perioden 2017-2018. Beløbene svarer til Københavns Kommunes andel af de afsatte midler i implementeringsaftalen mellem KL og regeringen. Opgaven er på visse punkter allerede igangsat.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Erhvervsrettet sagsbehandling	6.130	4.160	4.160			14.450
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>6.130</b>	<b>4.160</b>	<b>4.160</b>			<b>14.450</b>

Opgaven blev igangsat i juli 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Opgaven blev igangsat	Juli 2016

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.





## TM69 Ubegrænset antal erhvervslicenser til parkering

14. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Det Konservative Folkeparti har bestilt et budgetnotat om, at begrænsningen på 10 erhvervslicenser pr. virksomhed skal ophøre. Der er ingen udgifter forbundet med tiltaget, men det kan påvirke den lokale parkeringsbelægning i områder, hvor der er virksomheder med større vognparker.

### Indhold

Virksomheder med adresse i betalingsområdet eller en tidsbegrænset zone kan i dag få op til 10 erhvervslicenser til køretøjer, der er registreret til virksomheden. Såfremt begrænsningen fjernes på erhvervslicenser forbedres vilkårene for de virksomheder, der har en større vognpark, og som har eller ønsker at have adresse i betalingsområdet eller i en af de tidsbegrænsede zoner.

Begrænsningen på antallet af erhvervslicenser blev oprindeligt besluttet som en del af en større pakke af tiltag, der havde til formål at forbedre de erhvervsdrivendes muligheder for at finde en parkeringsplads i de indre bydele. Begrænsningen var oprindeligt på fem licenser pr. virksomhed, men blev i december 2014 ændret til 10 licenser pr. virksomhed.

På nuværende tidspunkt er der ingen virksomheder, der har de maksimale 10 erhvervslicenser, og kun tre virksomheder har mere end fem licenser. Den generelle efterspørgsel – og dermed effekten af muligheden for et ubegrænset antal licenser – vurderes derfor til at være lav. Herudover tilgodeses erhvervslivet med reserverede pladser til kortere opgaver og periodekort, der kan købes fra én dag til 12 måneder ad gangen.

Der kan være enkelte virksomheder med en stor vognpark, som vil gøre brug af muligheden for at få et stort antal erhvervslicenser, hvis disse tilbydes. Det kunne eksempelvis være transport-, udbringnings- og distributionsvirksomheder eller privat hjemmepleje og lignende. Sådanne virksomheder vil kunne have indvirkning på parkeringsbelægningen lokalt. Det er dog forvaltningens vurdering, at der vil være meget få tilfælde af virksomheder i betalingsområdet med større behov end de eksisterende 10 erhvervslicenser.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Målsætningen er gunstigere forhold for erhvervsdrivende, som efterfølgende ikke vil være begrænset af antallet af køretøjer, hvis de ikke kan tilvejebringe parkering inden for egen matrikel.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Afskaffelse af begrænsning på antal erhvervslicenser	<ul style="list-style-type: none"><li>- For enkelte virksomheder vil afskaffelsen betyde, at det vil være lettere at tilrettelægge aktiviteter, der forudsætter en stor vognpark.</li><li>- For beboere i de berørte områder kan effekten blive øget parkeringsbelægning.</li></ul>

### **Økonomi**

Forvaltningen vurderer ikke, at der er udgifter forbundet med ændringen af begrænsningen, og tiltaget vurderes ikke at have en målbar effekt på parkeringsøkonomien, da der i dag ikke er nogen efterspørgsel efter produktet. Der forventes således heller ikke at være nogen servicemåltaleffekt.

Navision og Parkeringsbutikken kan omstilles uden omkostninger således, at begrænsningen på 10 licenser ophører i januar 2017.

### **Risikovurdering**

Projektet er ikke i sig selv omfattende, men på baggrund af kommende udvidelse af betalingsområdet og etablering af nye beboerlicenzoner forestår mange ændringer i Navision licenssystemet og den digitaliserede parkeringsbutik ultimo 2016 samt første halvår af 2017. Der må påregnes risiko for, at projekterne ikke kan udrulles samtidig, og at ophævelse af begrænsningen først kan træde i kraft efter den kommende nye gule zone er trådt i kraft.



## TM73 Etablering af skøjtebane i Enghaveparken

23. august 2016



### Eksekveringsparat?

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

### Bydel

Vesterbro/Kgs. Enghave

### Lokalitet/Adresse

Enghaveparken

### Baggrund

I forbindelse med fornyelsen af Enghaveparken på Vesterbro er der et lokalt ønske om at understøtte flere bevægelsesaktiviteter i vinterhalvåret ved at etablere en permanent og miljømæssig bæredygtig skøjtebane med køling. Det er imidlertid ikke muligt at finde fuld finansiering til en skøjtebane inden for de afsatte midler til fornyelsesprojektet. Derfor besluttede Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016 at igangsætte en forundersøgelse af forskellige løsninger for en skøjtebane i Enghaveparken. Dette budgetnotat er udarbejdet på baggrund af forundersøgelsen.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der etableres en permanent skøjtebane på ca. 1.000 m<sup>2</sup> på pladsen foran musiktribunen i Enghaveparken, hvor der tidligere har været en naturis-skøjtebane. En skøjtebane appellerer til en bred målgruppe, og særligt børn og unge vil kunne udvide deres bevægelsesmønstre med dette tilbud. Derudover vil de omkringliggende institutioner med både skøjtebane og de øvrige fritidstilbud kunne integrere Enghaveparken som en aktivitetszone hele året.

Den tekniske løsning vil være en skøjtebane med nedkøling og varmegenvinding. Dette indebærer, at kølerør støbes ned i belægningen på pladsen. Køleteknikken forventes placeret i Vesterbro Ny Skoles kælder, således at overskudsvarmen kan anvendes til opvarmning af skolen. Det forudsætter, at der kan indgås en aftale med skolen.

I forbindelse med udviklingen af det konkrete projekt er det et mål, at løsningen skal være så miljømæssigt bæredygtigt og CO<sub>2</sub>-besparende som mulig. Den miljømæssige gevinst og besparelse i CO<sub>2</sub> ved forskellige løsninger med varmegenvinding er ifølge forundersøgelsen marginal.

Børne- og Ungdomsforvaltningen vurderer på baggrund af forundersøgelsen, at genvinding af varme fra en skøjtebane i Enghaveparken til Vesterbro Ny Skole vil kræve investeringer i yderligere tekniske anlæg på skolen. Ekstra investeringer i tekniske anlæg vil kunne medføre en CO<sub>2</sub>-besparelse, men vil ikke medføre en økonomisk driftsbesparelse. Det skyldes, at el er dyrere end varme, at der vil være flere udgifter til vedligehold, og at der vil være statslige afgifter på overskudsvarme.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund heraf, at det er nødvendigt at gennemføre supplerende tekniske undersøgelser, der kan klarlægge mulighederne for konkrete tekniske løsninger med størst mulig miljøgevinst, herunder mulige alternative placeringer af nedkølingsteknik og model for varmegenvinding.

Samtidig vil det være relevant at undersøge, om skøjtebanen kan udbygges, så anlægget om sommeren fungerer som solfanger. Det vil betyde, at den væske, der i skøjtesæsonen transporterer kulde fra køleteknik til skøjtebane, om sommeren vil kunne transportere varme fra skøjtebane til køle/varmeteknik. Dermed vil der kunne opnås en yderligere CO<sub>2</sub>-besparelse.

Den præcise banestørrelse vil blive fastlagt i forbindelse med projekteringen, således at skøjtebanen sammentænkes med det igangværende fornyelsesprojekt i Enghaveparken.

Til skøjtebanen skal der afsættes driftsmidler til el, daglig afhøvling af banen i gennemsnit tre måneder om året, løbende vedligehold af rør og køleteknik samt udgifter til drift af systemer, hvis køleanlægget indgår i andre tekniske anlæg. I skøjtesæsonen skal der opsættes bander om banen, hældes vand på overfladen samt betales leje af tre parkeringspladser i Ejderstedsgade til afhøvlet is og isklargøringsmaskinen, der skal stå overdækket. Uden for skøjtesæsonen vil der være en løbende driftsudgift på opbevaring af bander og isklargøringsmaskine.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

En skøjtebane i Enghaveparken vil understøtte flere bevægelsesaktiviteter i vinterhalvåret og vil appellere til en bred målgruppe, og særligt børn og unge vil kunne udvide deres bevægelsesmønstre med dette tilbud. Derudover vil de omkringliggende institutioner med både skøjtebane og de øvrige fritidstilbud kunne integrere Enghaveparken som en aktivitetszone hele året.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Etablering af skøjtebane i Enghaveparken	- Bevægelsesaktiviteter i vinterhalvåret. - Flere fritidstilbud til borgerne. - Potentiale for at lokale foreninger har aktiviteter i vinterhalvåret, som skøjteudlejning og turneringer m.v. - Potentiale for beskæftigelse i lokale foreninger.
Tilvalg: Teknisk undersøgelse	- Muligheder for varmegenvinding til lokaler i parken samt solvarmeløsninger i sommersæsonen.
Beskæftigelseseffekt: - Etablering af skøjtebane (10,5 mio. kr.) - Tilvalg: Teknisk undersøgelse (0,5 mio. kr.)	12,6 årsværk 0,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

## Økonomi

Der er tidligere afsat 2,0 mio. af fornyelsesprojektet i Enghaveparken til en forundersøgelse af skøjtebanen. Heraf er der forbrugt 0,5 mio. kr., hvilket muliggør en om-disponering af 1,5 mio. kr. til finansiering af projektet. Anlægsudgifterne reduceres derved med i alt 1,5 mio. kr. Etablering af skøjtebanen har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,5 mio. kr. og tilvalget om en teknisk undersøgelse af varmegenvinding og solvarme har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. Der er således behov for at afsætte i alt 9,5 mio. kr. i anlægsudgifter i perioden 2016-2019 til etableringen af skøjtebanen og den tekniske undersøgelse.

Der har været et lokalt ønske om at foreslå en evt. besparelse ved at reducere banestørrelsen fra 1.000 m<sup>2</sup> til 800 m<sup>2</sup>. Forvaltningen vurderer, at dette kan medføre en besparelse ca. 10 % på anlægsomkostningerne. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2018 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Beregningerne for afledt drift er baseret på den tekniske rådgivers forundersøgelse. Det har ikke været muligt at indhente Kultur og Fritidsforvaltningens vurdering af de konkrete afledte driftsudgifter til nærværende budgetnotat.

Der er desuden et provenutab grundet anvendelse af p-pladser på 0,003 mio. kr. i 2019 og 0,005 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Skøjtebanen forventes ibrugtaget i december 2019, når fornyelsesprojektet i Enghaveparken er gennemført.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	<b>Anlæg 2016-2019</b>	<b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2020</b>	<b>Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2020</b>
<b>Etablering af skøjtebane i Enghaveparken inkl. mindreforbrug fra foranalyser samt tilvalg om en teknisk undersøgelse</b>	<b>9.505</b>	<b>800</b>	<b>5</b>
- Etablering af skøjtebane i Enghaveparken	10.505	800	5
- Tilvalg: Teknisk undersøgelse af varmegenvinding og solvarme	500		
- Mindreforbrug fra foranalysen	-1.500		

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret med placeringen i en fredet park og med gennemførelse af tekniske løsninger, som ikke tidligere er udført i København. Der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.



Rørføring kan variere meget i pris alt efter sted og kompleksitet. Samtidig er der risiko for, at en del af fornyelsesprojektet skal omprojekteres for at gøre plads til underjordiske rørføringer.

Der kan derudover være yderligere udgifter forbundet med investering i tekniske anlæg på Vesterbro Ny Skole til genvinding af varme fra skøjtebanen. Børne- og Ungdomsforvaltningen vurderer på baggrund af forundersøgelsen, at genvinding af varme fra en skøjtebane i Enghaveparken til Vesterbro Ny skole vil kræve investeringer i yderligere tekniske anlæg på skolen.

Derudover skal anlægsprojektet miljøgodkendes. Godkendelsen kan først søges, når der foreligger et konkret projekt. Enghaveparken er naturfredet og i forbindelse med fornyelsesprojektet og klimasikringen har Fredningsnævnet givet dispensation fra fredningen af parken. Etablering af en permanent skøjtebane vil formentlig ligeledes kræve en dispensation fra fredningen af parken.

## **Bilag. Tekniske oplysninger**

### **Økonomiske konsekvenser**

Der er tidligere afsat 2,0 mio. af fornyelsesprojektet i Enghaveparken til en forundersøgelse af skøjtebanen. Heraf er der forbrugt 0,5 mio. kr., hvilket muliggør en omdisponering af 1,5 mio. kr. til finansiering af projektet. Anlægsudgifterne reduceres derved med i alt 1,5 mio. kr. Etablering af skøjtebanen har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,5 mio. kr. og tilvalget om en teknisk undersøgelse af varmegenvinding og solvarme har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. Der er således behov for at afsætte i alt 9,5 mio. kr. i anlægsudgifter i perioden 2016-2019 til etableringen af skøjtebanen og den tekniske undersøgelse.

Der har været et lokalt ønske om at foreslå en evt. besparelse ved at reducere banestørrelsen fra 1.000 m<sup>2</sup> til 800 m<sup>2</sup>. Forvaltningen vurderer at dette kan medføre en besparelse på anlægsomkostningerne med ca. 10 %.

Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Beregningerne for afledt drift er baseret på den tekniske rådgivers forundersøgelse. Det har ikke været muligt at indhente Kultur og Fritidsforvaltningens vurdering af de konkrete afledte driftsudgifter til nærværende budgetnotat.

Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,003 mio. kr. i 2019 og 0,005 mio. kr. årligt fra 2020 og frem, da tre parkeringspladser i Ejderstedgade i blå betalingszone i skøjtesæsonen skal anvendes til opbevaring af isklargøringsmaskine og bortkørsel af afhøvlet is. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Etablering af skøjtebane</i>							
- Projektering		1.000	800	300		2.100	2.100*
- Udførelse			4.000	4.405		8.405	
<b>Anlægsudgifter</b>		<b>1.000</b>	<b>4.800</b>	<b>4.705</b>		<b>10.505</b>	2.100*
<i>Tilvalg</i>							
- Teknisk undersøgelse	250	250				500	500*
<b>Anlægsudgifter</b>	<b>250</b>	<b>250</b>				<b>500</b>	500*
<i>Omdisponering</i>							
- Mindreforbrug fra foranalysen		-1.000	-500			-1.500	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>4.300</b>	<b>4.705</b>		<b>9.505</b>	2.600*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				400	800	1.200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>400</b>	<b>800</b>	<b>1.200</b>	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab				3	5	8	
<b>Afledt servicemåltalseffekt i alt</b>				<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2018 og ibrugtaget i december 2019, når fornyelsesprojektet i Enghaveparken er gennemført.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

### Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 38,3 mio. kr. til fornyelsesprojektet i Enghaveparken. Dette projekt omfatter ikke en skøjtebane med køling og varmegenvinding. Til fornyelsesprojektet er der desuden afsat 1,0 mio. kr. fra Klimatilpasningspakken og 4,65 mio. kr. fra Områdefornyelsen på Vesterbro. Af de 38,3 mio. kr. har Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016 omdisponeret 1,76 mio. kr. til en forundersøgelse af en skøjtebane i Enghaveparken. Områdefornyelsen har desuden afsat 0,24 mio. kr. til forundersøgelsen. Af de i alt 2,0 mio. kr. er der anvendt 0,5 mio. kr. til forundersøgelsen. De resterende midler på 1,5 mio. kr. foreslås disponeret med hhv. 0,5 mio. kr. til yderligere tekniske undersøgelser og 1,0 mio. kr. til projektering af en skøjtebane i Enghaveparken.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Overførselssagen 2014-2015				38.300			
Områdefornyelsen		1.500	3.000	150			
Klimatilpasningspakken				1.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>3.000</b>	<b>39.450</b>			

### **Henvisninger**

Forundersøgelse - Anlæg af kunstis-skøjtebane i Enghaveparken, Vesterbro, Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/26052016/edoc-agenda/68f01f0d-7282-4233-9625-849e77f0ca06/2155b38e-5ed2-4362-9342-db937cfeca63>



## TM74 Bedre bademuligheder for kørestolsbrugere i Amager Strandpark

25. august 2016



### Baggrund

Enhedslisten har bestilt et budgetnotat om bedre bademuligheder for kørestolsbrugere i Amager Strandpark.

### Indhold

Der er i dag ikke adgang til badning ved Amager Strandpark for kørestolsbrugere. Der har dog tidligere været en baderampe til kørestolsbrugere og gangbesværede, som imidlertid måtte nedtages på grund af store driftsproblemer. Københavns Kommune er derfor af Handicaprådet og borgere blevet opfordret til at genetablere en adgang til badning for kørestolsbrugere.

Selvhjulpne kørestolsbrugere med manuel kørestol og gangbesværede kan bade fra en rampe, der med en lav hældning skråner ned til ca. 1 meters dybde, hvorefter vandets opdrift løfter personen, som herefter kan svømme ud af stolen. Mange selvhjulpne kørestolsbrugere vil på denne måde kunne bade ved egen hjælp, mens nogle vil have behov for en hjælper for typisk at komme op igen.

Badning fra en rampe forudsætter dog adgang til en badekørestol. Kørestolsbrugere med elektriske kørestole og svært handicappede kan derfor ikke benytte en baderampe, men kan i stedet løftes i vandet med en havbadelift på en bro. Når der benyttes badelift er der altid behov for en hjælper, da en lift ikke kan betjenes fra vandet. Visse handicapgrupper vil ydermere have behov for hjælp i vandet.

Dette budgetnotat indeholder følgende scenarier:

- Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland.
- Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5.
- Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland.

Rampen og liften tilgodeser forskellige målgrupper. Kun en badelift kan tilgodes borgere med svær funktionsnedsættelse, men denne løsning betyder omvendt, at selvhjulpne kørestolsbrugere ikke kan bade uden en hjælper eller assistance fra badeanstaltens personale. En lift vil samtidig kun være tilgængelig i badeanstaltens åbningstid. Handicaprådet har derfor anbefalet baderampen som den løsning, der vil komme kørestolsbrugere, der ønsker at benytte stranden uden at være afhængig af en hjælper, til gode. Rampen anbefales også af Teknik- og Miljøforvaltningen.

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Amager Øst

Lokalitet/Adresse
Amager Strandpark

### *Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland*

Handicaprådet og Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler en placering af rampen ved Badeanstalten Helgoland. Her er kort afstand til offentlig transport (700 m til metroen) og god adgangsvej med fast belægning, ligesom denne løsning giver en god fordeling af bademulighederne for kørestolsbrugere på stranden, da der i forvejen findes en kørestolsbaderampe på den sydlige del af stranden beliggende i Tårnby Kommune.

Rampen foreslås placeret på stranden lige nord for adgangsbroen til selve badeanstalten. Der skal udlægges en adgangssti på sandet ned til vandkanten, hvor selve baderampen begynder. Dette gør placeringen ved Helgoland ca. 0,1 mio. kr. dyrere end placeringen i scenarie 1b. Rampens design fastlægges ud fra konkret opmåling af sandbundsforholdene ud for kysten. For at forlænge rampens levetid vælges en rampe, der tages ind om efteråret og genudlægges om foråret.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

### *Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5*

Baderampen kan alternativt placeres ved den eksisterende badebro nord for strandstation 5, hvor der allerede findes en adgangssti over sandet. Rampens design fastlægges ud fra konkret opmåling af sandbundsforholdene ud for kysten. For at forlænge rampens levetid vælges en rampe, der tages ind om efteråret og genudlægges om foråret.

En ulempe ved denne placering er imidlertid, at der er 1,5 km til offentlig transport, hvilket besværliggør adgang for kørestolsbrugere. Desuden vil rampen med denne placering ligge kun 600 meter fra en helt identisk baderampe på Tårnby-delen af stranden. Dette giver en skæv fordeling af bademulighederne for kørestolsbrugere og dårligt gående på stranden, hvilket både Handicaprådet og Teknik- og Miljøforvaltningen finder er en dårlig disponering af ressourcerne. Denne placering har imidlertid været et ønske fra nogle borgere, da der er flere handicapparkeringspladser tæt ved.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

### *Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland*

En badelift kan etableres på Badeanstalten Helgoland, da der her er personale, der kan tilse liften dagligt, ligesom der er gode adgangsforhold for elektriske kørestole. Badeanstalten Helgoland er lukket for offentlig adgang i vintermånederne, hvor adgang er forbeholdt medlemmer af Det Kolde Gys. Badeliften vil således kun være tilgængelig om sommeren.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.



### Overordnede målsætninger og effekter

Målet er at give kørestolsbrugere og gangbesværede bedre mulighed for at bade i havet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland	- Selvhjulpne kørestolsbrugere med adgang til badekørestol kan havbade på egen hånd. - Andre handicapgrupper med adgang til badekørestol kan havbade med assistance fra en hjælper. - Nem adgang til offentlig transport.
Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5	- Selvhjulpne kørestolsbrugere med adgang til badekørestol kan havbade på egen hånd. - Andre handicapgrupper med adgang til badekørestol kan havbade med assistance fra en hjælper.
Scenarie 2. Etablering af havbadelift	- Alle handicapgrupper med adgang til badekørestol kan havbade med assistance fra en hjælper.
Beskæftigelseseffekt: - Scenarie 1a (0,7 mio. kr.) - Scenarie 1b (0,6 mio. kr.) - Scenarie 2 (0,2 mio. kr.)	0,9 årsværk 0,8 årsværk 0,2 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Scenarie 1a om en baderampe ved Badeanstalten Helgoland har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Scenarie 1b om en baderampe ved badebroen nord for strandstation 5 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Scenarie 2 om en badelift på Badeanstalten Helgoland har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2017 og 0,02 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/1)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland	730	60
Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5	630	60
Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland	200	20

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

### Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlæggelsen af en baderampe er i princippet et simpelt projekt uden rådgivere eller projektledelse, men da byggeri på vandet altid påvirkes af sandbundens profil samt vind og vejr, vurderes projektet alligevel som kompliceret.

### Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlæggelsen af en baderampe er i princippet et simpelt projekt uden rådgivere eller projektledelse, men da byggeri på vandet altid påvirkes af sandbundens profil samt vind og vejr, vurderes projektet alligevel som kompliceret.

### Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland

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

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til vedligeholdelse, udlægning og optagning.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Etablering af adgangssti		100				100	100*
- Etablering af baderampe		630				630	630*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>730</b>				<b>730</b>	<b>730*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		30	60	60	60	210	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>30</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>210</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

### Scenario 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til vedligeholdelse, udlægning og optagning.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Etablering af baderampe		630				630	630*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>630</b>				<b>630</b>	<b>630*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		30	60	60	60	210	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>30</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>210</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

### Scenario 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2017 og 0,02 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til vedligeholdelse, udlægning og optagning.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Etablering af badelift		200				200	200*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>200</b>				<b>200</b>	<b>200*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		10	20	20	20	70	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>10</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>70</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

### Flere forvaltninger/udvalg

Badeanstalten Helgoland administreres af Kultur- og Fritidsforvaltningen, mens Amager Strandpark administreres af Teknik- og Miljøforvaltningen. Scenarie 1a og 1b om en baderampe vil skulle anlægges og vedligeholdes af Teknik- og Miljøforvaltningen, mens scenarie 2 om en badelift vil skulle anlægges af Københavns Ejendomme & Indkøb og vedligeholdes af Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Tabel 9. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland</i>							
- Teknik- og Miljøudvalget	Anlæg		730				<b>730</b>
- Teknik- og Miljøudvalget	Service		30	60	60	60	<b>210</b>
<b>I alt</b>			<b>760</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>940</b>
<i>Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5</i>							
- Teknik- og Miljøudvalget	Anlæg		630				<b>630</b>
- Teknik- og Miljøudvalget	Service		30	60	60	60	<b>210</b>
<b>I alt</b>			<b>660</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>840</b>
<i>Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland</i>							
- Økonomiudvalget	Anlæg		200				<b>200</b>
- Kultur- og Fritidsudvalget	Service		10	20	20	20	<b>70</b>
<b>I alt</b>			<b>210</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>270</b>

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

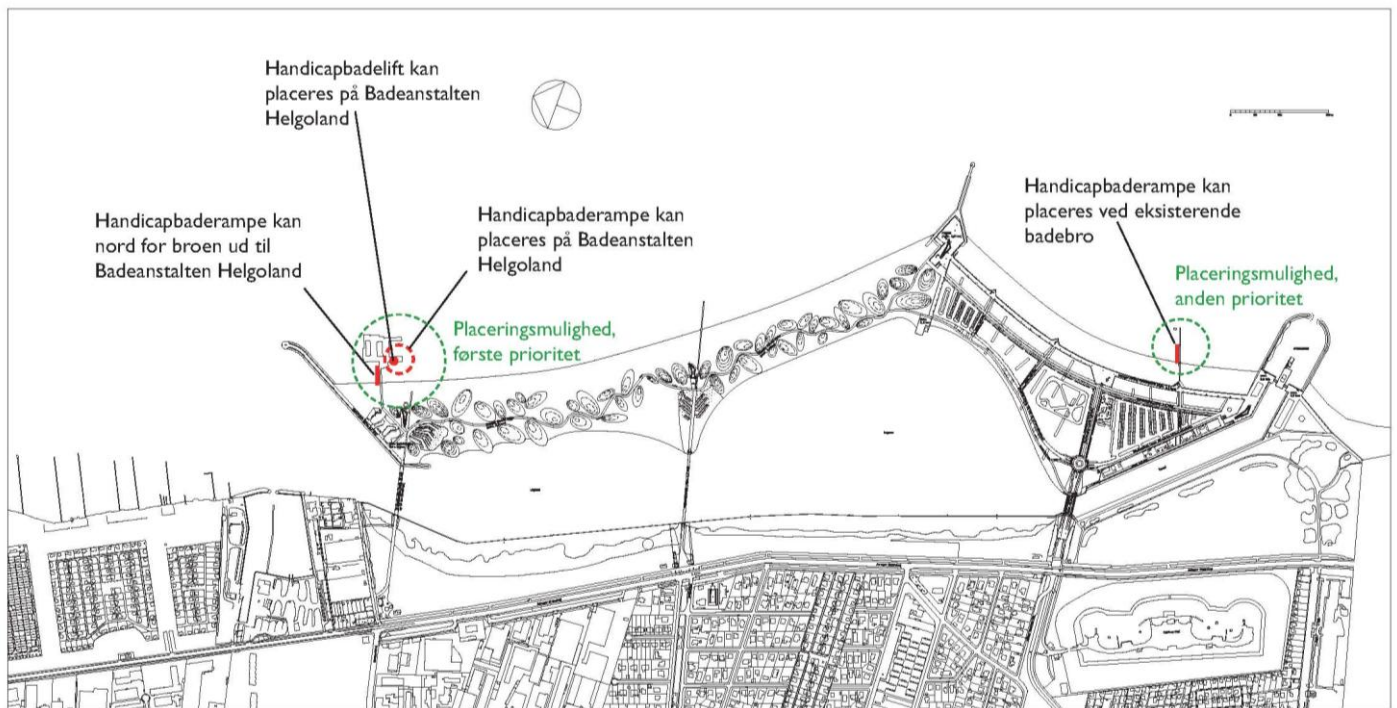
### Bilag

Bilag 1. Oversigt over scenarierne

## Bilag I. Oversigt over scenarierne

Kortet viser placeringen af følgende scenarier:

- Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland.
- Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5.
- Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland.



Placering og prioritering af bade-  
mulighed for handicappede

August 2016





## TMI 12 Sommerrenholdsteam med ungarbejdere

30. august 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Radikale Venstre har bestilt et budgetnotat om etablering af et sommerrenholdsteam med ungarbejdere, der samler skrald i parker, gader og populære steder i byen om sommeren, hvor behovet for renhold er stort.

### Indhold

Idéen til sommerrenholdsteam af ungarbejdere kommer fra Stockholm, der i 2015 og 2016 har benyttet sommerrenholdsmedarbejdere. I 2016 blev der udbudt 8.000 sommerjobs à tre uger til unge. Jobbene var fordelt på flere forskellige indsatser såsom parkvedligehold, ældrepleje og børneomsorg, og der var jobs både i kommunen og hos eksterne arbejdsgivere. Sommerjobbene, der ikke måtte erstatte ordinært arbejde, var forbeholdt unge fra Stockholm, og fordelingen af jobbene foregik via lodtrækning. Arbejdsopgaverne inden for parkvedligehold bestod i alt fra at samle skrald til at rense rabatter samt arbejde på byens kirkegårde.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der oprettes et eller flere sommerrenholdsteams med ungarbejdere, og at de forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen. Oprettelse af sommerrenholdsteams i Københavns Kommune skal tage udgangspunkt i byens behov, og de skal løse en opgave, som ellers ikke bliver løftet. Der er størst behov for ekstra renhold fra torsdag til mandag, hvor de unge kan hjælpe med at samle skrald og holde byen ren.

Stillingerne kan som udgangspunkt ikke forbeholdes unge fra Københavns Kommune og skal slås offentligt op. Det indebærer også, at lodtrækning ikke er en mulighed. Oprettelsen af et sommerrenholdsteam af ungarbejdere skal derudover tage hensyn til følgende:

- Der skal ansættes en voksen teamleder over 18 år til hvert hold, idet unge under 18 år ikke må arbejde alene og de fastansatte driftsmedarbejdere er optaget af den daglige drift i sommerperioden.
- Der tages udgangspunkt i maksimalt fem unge pr. team.
- Unge mellem 13-15 år må som udgangspunkt ikke arbejde hele sommerferien.
- Teknik- og Miljøforvaltningen har som arbejdsgiver en skærpet forpligtelse til at instruere de unge i arbejdsmiljø og sikkerhed. Dette skal teamlederen sikre.

Beregningerne i budgetnotatet tager udgangspunkt i ét hold i hvert af forvaltningens tre geografiske driftsområder. Modellen kan op- eller nedskaleres efter behov.

Der er følgende opmærksomhedspunkter i forbindelse med dette projekt:

- Det kan vise sig at være svært at ansætte kvalificerede voksne teamledere i tidsbegrænsede stillinger på seks uger.
- Såfremt de unge ikke ønsker at arbejde i alle seks uger, og der rekrutteres flere unge à tre uger, skal der påregnes yderligere overheadudgifter til indkøb af arbejdstøj, rekruttering m.v.

#### Overordnede målsætninger og effekter

Det overordnede mål er, at byens unge bidrager til at holde byen ren og derigennem opnår et ejerskab for renhold af byen, hvilket bidrager til opfyldelse af målet vedtaget i Fællesskab København om, at to tredjedele af københavnernes opfatter deres by som ren. Derudover vil et sommerjob give de unge en introduktion til arbejdsmarkedet samt give et positivt indhold i en lang sommerferieperiode.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af tre sommerrenholdsteams med ungarbejdere	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medvirker til at holde byen ren.</li> <li>- Giver unge introduktion til arbejdsmarkedet.</li> <li>- Giver unge indhold i en lang sommerferie.</li> </ul>

#### Økonomi

Indsatsen med tre sommerrenholdsteam med ungarbejdere har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Tre sommerrenholdsteam med ungarbejdere	651	651	651	651	2.604

## Bilag. Tekniske oplysninger

#### Økonomiske konsekvenser

Indsatsen med tre sommerrenholdsteam med ungarbejdere har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Udgifterne dækker lønudgifter til tre sommerrenholdsteams med en teamleder og fem unge pr. team. Derudover dækker udgifterne indkøb af påkrævet tøj og sikkerhedssko samt rekruttering.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Serviceudgifter					
- Løn til tre teamledere	156	156	156	156	624
- Løn til 15 unge	400	400	400	400	1.600
- Overheadudgifter inkl. beklædning	95	95	95	95	380
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>651</b>	<b>651</b>	<b>651</b>	<b>651</b>	<b>2.604</b>

Rekruttering af teamleder og ungarbejdere kan igangsættes i januar 2017 med jobstart i juli 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet

### Henvisninger

Stockholm Stads hjemmeside vedrørende sommerjob.

<http://www.stockholm.se/Arbete/Sommarjobb-for-unga/>



## **TMI23 Styrkelse af kontrolarbejdet med overholdelse af boligreguleringsloven**

8. september 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

I forlængelse af behandlingen af et medlemsforslag på Borgerrepræsentations møde den 22. juni 2016 blev Teknik- og Miljøforvaltningen bedt om at udarbejde et budgetnotat om styrkelse af kontrollen med overholdelse af boligreguleringsloven.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for kontrollen med, om reglerne i bestemmelserne for boligreguleringsloven bliver overholdt. Dette omhandler bl.a. opfølgning i forhold til tomme boliger for derigennem at sikre, at boligmassen udnyttes til det, den er bestemt til. Forvaltningens Team Tomme Boliger består i dag af tre årsværk, som har til opgave at undersøge, hvor længe boliger står tomme, hvorfor de står tomme samt at give påbud med krav om genoptagelse af beboelsen eller gennemføre udsættelser, som lovgivningen giver mulighed for. Der gives typisk frister i forhold til salg af ejer- og andelsboliger, renovering og istandsættelse samt udlejning. Herudover behandles ansøgninger om dispensation for pligten til helårsbeboelse/supplerende bolig for eksempelvis diplomater og folketingsmedlemmer/ministre.

Kontrollen tager udgangspunkt i en digital løsning, hvor informationen fra Bygnings- og Boligregistret (BBR) kobles med folkeregisterets data om boliger, der har været uden tilmelding i mere end seks uger. Herefter undersøger forvaltningen bl.a. om der er byggesag på ejendommen, inden ejeren kontaktes. Det nuværende IT-system, der blev udviklet i 2014 og videreudviklet i 2015-2016, giver i langt højere grad end det tidligere system, der forudsatte manuelle opslag i registre, mulighed for at målrette kontrollen.

Indsatsen er tilrettelagt med udgangspunkt i, at de boliger, som har stået tomme længst, kontrolleres først. Med den nuværende bemanning kan boliger have stået tomme i ca. et år, inden de kontrolleres. Med ansættelse af ét årsværk yderligere vil det være muligt at iværksætte kontrollen, allerede når boligen har stået tom i seks måneder. Med ansættelse af 1½ årsværk vil det være muligt at iværksætte kontrollen efter fire måneder samt at sikre øget opfølgning i forhold til skriftlig henvendelse eller fysisk fremmøde. Derudover vil det være muligt at analysere, hvordan nye tendenser i boligmarkedet med korttidsudleje m.v. kan håndteres, herunder undersøge nye muligheder for og finde redskaber til, hvordan problemet kan adresseres.

I dag ligger opsøgende arbejde uden for forvaltningens muligheder, idet et tilsyn i forbindelse med kontrol kræver hjemmel i boligreguleringsloven. Forvaltningen har dog allerede taget initiativ til at få ændret boligreguleringsloven ved fremsendelse af forslag til Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet. Erfaringen med kontrollen af tomme boliger viser, at en stor del af sagerne løser sig selv i løbet af ca. fire måneder, og vurderingen er, at det ikke er hensigtsmæssigt at iværksætte en indsats tidligere. Det vil alene have signalværdi. En bolig skal stå tom i seks uger før forvaltningen kan sætte kontrol i gang. I kontrolarbejdet gives der typisk frister på tre-seks måneder til genoptagelse af beboelsen.

Med en indsats efter seks måneder hhv. fire måneder vil forvaltningen kunne sikre tidligere henvendelse og hurtigere opfølgning samt reducere tomgangen i boligmassen. Det er forvaltningens erfaring, at boligejerne i de fleste tilfælde reagerer hurtigt i forhold til at sikre en genoptagelse af beboelsen, når kommunen har henvendt sig. Kontrollen foretages for alle boliger uanset ejerform.

Med en opnormering af området vil forvaltningen i højere grad end i dag kunne lave konkrete vurderinger af de tomme boliger med igangværende byggesager gennem en fælles indsats med byggesagsbehandlere. På den måde kan der følges op over for boligejere, hvis byggesagen ikke har betydning for, om boligen er egnet til beboelse. En styrket indsats vil desuden betyde tidligere opmærksomhed på firmaudleje eller anden korttidsudleje f.eks. til feriegæster, uansøgt nedlæggelse af beboelse/erhvervsmæssig benyttelse.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Formålet med budgetønsket er at styrke kontrollen med, at boligreguleringsloven bliver håndhævet, så antallet af tomme helårsboliger minimeres.



Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Hurtigere indsats overfor ejere af boliger, hvor der ikke er tilmelding i folkeregisteret	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduceret tomgang i boligmassen.</li> <li>- Efterlevelse af lovgivning om bopælspligt.</li> <li>- Hurtigere tilmelding til folkeregisteret.</li> <li>- Tidligere opmærksomhed på firmaudleje eller anden korttidsudleje f.eks. til feriegæster, uansøgt nedlæggelse af beboelse/erhvervsmæssig benyttelse.</li> </ul>
Styrket indsats i forhold til vurdering af tomme boliger med igangværende byggesager på ejendommen, vurdering af sagernes karakter i forhold til, om boligen kan bebos mens byggeriet står på	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduceret tomgang i boligmassen.</li> <li>- Efterlevelse af lovgivning om bopælspligt.</li> <li>- Hurtigere tilmelding til folkeregisteret</li> </ul>
Beskæftigelseseffekt (0,8 mio. kr.)	1½ ekstra sagsbehandler

### Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,75 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at yderligere ét årsværk til opgaven vil give mulighed for at tilrettelægge en øget indsats i forhold til den konstaterede sagsmængde på området og at yderligere 1½ årsværk vil styrke kontrollen betydeligt. Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	I alt
<b>Styrkelse af kontrolarbejdet med overholdelse af boligreguleringsloven</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>3.000</b>
<i>- 1½ årsværk til kontrol med boligreguleringsloven</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>3.000</i>

### Risikovurdering

Indsatsen skal tilrettelægges, så det sikres, at der er sagsbehandlingskapacitet i forvaltningen til at følge op på de henvendelser, der laves til boligejerne med potentielt tomme boliger. Ejerne får en frist på tre uger til at melde tilbage, hvorefter den kommunale sagsbehandler skal følge op. Den opfølgning bør ske umiddelbart efter tre-ugers fristen udløb, hvis det ikke skal skabe unødigt utilfredshed og usikkerhed hos de berørte boligejere.

Det er forvaltningens vurdering, at den opfølgende sagsbehandling vil svare til den kommunale kapacitet, hvis der ansættes yderligere ét årsværk, og udgangspunktet for henvendelser til boligejerne er, at boligen har stået tom i seks måneder. Ansættes 1½ årsværk vil udgangspunktet for henvendelser til boligejerne være fire måneder.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,75 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at yderligere ét årsværk til opgaven vil give mulighed for at tilrettelægge en øget indsats i forhold til den konstaterede sagsmængde på området og at yderligere 1½ årsværk vil styrke kontrollen betydeligt. Beløbet i tabel 3 kan nedskaleres til 500 t. kr., såfremt der kun ønskes at ansætte ét årsværk svarende til, at der fremover vil ske opfølgning efter 6 måneder.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- 1½ årsværk til kontrol med boligreguleringsloven – opfølgning efter 4 måneders tomgang	750	750	750	750	3.000
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>3.000</b>

Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

I budget 2015 blev der afsat 0,7 mio. kr. årligt i perioden 2015-2016 til øget kontrol med firmaudlejning. Teknik- og Miljøudvalget har 25. april 2016 via midler fra omstillingsprocessen afsat 1,06 mio. kr. inden for egen ramme til at gøre indsatsen permanent.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015		700	700		
TMU 25.04.2016				1.060	1.060
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>700</b>	<b>700</b>	<b>1.060</b>	<b>1.060</b>

### Henvisninger

Medlemsforslag om undersøgelse af Airbnbs og andre lignende udlejningsportalers betydning for boligmarkedet i København, Borgerrepræsentationen den 22. juni 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/22062016/edoc-agenda/95728c70-53ef-46b9-9406-18a8dfcd576c/fac90419-cc84-4f5e-a545-779f3d3dfde2>



## TMI55 Motionsredskaber ved løberuten langs Søerne

12. september 2016



### Baggrund

Venstre har bestilt et budgetnotat om opstilling af motionsredskaber ved løberuten langs Søerne. Motionsredskaberne skal kunne benyttes af seniorer.

### Indhold

Ved Søerne i København er der de sidste fire år sket en fordobling i antallet af daglige besøgende fra ca. 6.000 til 12.000. En del af de besøgende benytter omgivelserne ved Søerne til motion. Eksempelvis er der mange, som benytter stierne rundt om Søerne som løberute. Flere steder i København er der opsat motionsredskaber, som københavnernes kan bruge undervejs på deres løbeture bl.a. ved Sortedamssøen. Disse redskaber er dog ikke specielt rettet mod seniorer, der ofte har brug for nogle lidt anderledes motionsredskaber end yngre borgere. For seniorer vil det ofte være relevant at kunne træne balance og større muskelgrupper med lav belastning.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der etableres et træningsmiljø på et udvalgt sted ved Søerne målrettet seniorer. Udformningen af selve træningsmiljøet skal ske i samspil med f.eks. Ældresagen og fysiologiske fagfolk, så det sikres, at træningsmiljøet kan benyttes af den ønskede målgruppe.

Den nærmere placering skal afklares, men forvaltningen foreslår en placering i Fredens Park, hvor der i forvejen er opstillet motionsredskaber. I Pleje- og Udviklingsplanen for Fredens Park fra 2014 er der angivet mulighed for at udvide træningsfaciliteter i forbindelse med de allerede opstillede motionsredskaber. Det nye træningsmiljø vil kræve dispensation fra fredningen, da det er et nyt synligt anlæg i parken.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Initiativet understøtter Københavns Kommunes sundhedspolitik 2015-2025 ved at bidrage til øget sundhed blandt københavnernes. Initiativet understøtter endvidere Fællesskab København ved at bidrage til et varieret byliv og at flere opholder sig mere i byen samt målet om, at flere københavnernes skal opholde sig 20 % mere i byens rum.

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre By, Vesterbro, Nørrebro, Østerbro

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af motionsredskaber langs løberuten ved Søerne.	- Øget sundhed blandt københavnere. - Flere opholder sig længere i byrummet. - Et varieret og mangfoldigt byliv.
Beskæftigelseeffekt (0,8 mio. kr.)	1,0 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>Etablering af motionsredskaber langs løberuten ved Søerne.</b>	<b>800</b>	<b>100</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

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

Der skal indhentes dispensation fra fredningsbestemmelser for placering af motionsredskaber. Der er en risiko for, at sagsbehandlingen kan trække ud, og der er en risiko for, at dispensation ikke vil blive givet.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering og udførelse		800				800	800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>800</b>				<b>800</b>	<b>800*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			100	100	100	300	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>300</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.





## TMI67 Beboerhave i Havneparken



31. august 2016

### Eksekveringsparat?

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

### Bydel

Amager Vest

### Lokalitet/Adresse

Havneparken, Islands Brygge

### Baggrund

Socialistisk Folkeparti har bestilt et budgetnotat om en beboerhave på Islands Brygge på baggrund af et idéoplæg, der er udviklet af lokale bryggeboere og Islands Brygge Lokaludvalg.

### Indhold

Havneparken er en succes med rigtig mange besøgende. Særligt de senere år er mange københavnske unge begyndt at benytte parkens plæner, borde og bænke i en grad, så det er blevet vanskeligt at finde et stille og roligt sted for de gæster – herunder ældre borgere – som har behov for det.

Formålet med projektet er at skabe en have i den eksisterende park. Det skal være en have til stille ophold og samvær især egnet til ældre. Den lille have med borde, stole og bænke, indrammet af lægivende hække, indpasses i den eksisterende plan for den offentlige Havnepark i den sydlige ende tæt på legepladsen og omkring en eksisterende gruppe tjørnetræer. Her er også kørestolsramper frem til haven.

Forslaget er udviklet af lokale borgere, som også i sin tid var med til at tegne det nuværende parkanlæg. Projektet er et samskabelsesprojekt, hvor lokaludvalg og lokale græsrodder deltager i projekteringen sammen med Københavns Kommune. Den efterfølgende pleje sker i tæt samarbejde mellem beboere og kommunens drift, så der sikres lokalt ejerskab, og haven sikres ordentlig pleje.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Aktuelle parklivsmålinger peger på, at ældre opholder sig mindre i Københavns parker end andre aldersgrupper. Et sted til stille ophold og samvær, der indrettes med læhegn, borde og bænke, vil især tilgodese de ældres behov. Beboerhaven vil give et nyt grønt og levende byrum af høj kvalitet. Beboerhaven vil kunne indgå i Havneparken og give bedre plads til mangfoldighed, og samtidig være tro mod helheden i det eksisterende anlæg.

Driften af området er en udfordring, som initiativtagerne ønsker vendt til en styrke, idet der ønskes at lave en partnerskabsaftale med lokale beboere for den ny have.

Forslaget følger op på Københavns Kommunes Bylivsregnskab, som peger på ønsker om mere grønt og bedre mulighed for 'stille steder' i byen samt understøtte mål i Fællesskab København om:

- At københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum.
- At 90 % af københavnernes er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret.
- At 75 % af københavnernes oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af beboerhave med afgrænsning og møblering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedre og grønnere byrum.</li> <li>- Øger den biologiske mangfoldighed og forbedrer mikroklimaet på stedet.</li> <li>- Mere plads til ophold.</li> <li>- Større social mangfoldighed ved bedre opholdsmuligheder også for ældre i Havneparken.</li> <li>- Nyt pusterum i byrummet.</li> </ul>
Etablering af partnerskab og en partnerskabsaftale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Den fremtidige drift af haven støttes af beboerne.</li> <li>- Aktiviteten bidrager til tryghed.</li> <li>- Der gives ejerskab og plads til beboerengagement.</li> </ul>
Beskæftigelseffekt (0,4 mio. kr.)	0,4 årsværk

Note: Beskæftigelseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

## Økonomi

Beboerhaven har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>Beboerhave i Havneparken</b>	<b>360</b>	<b>25</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

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

Der formodes at være en forurening på grund af tidligere aktiviteter i det gamle industriområde. Den økonomiske risiko er dog ikke afgørende på grund af projektets beskedne størrelse.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Beboerhaven har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2017 og 0,03 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse.

Projektet indeholder ikke projekteringsudgifter, da projektet udvikles af gruppen bag idéoplægget som et samskabelsesprojekt med Teknik- og Miljøforvaltningen. Det oprindelige idéforslag er på 0,31 mio. kr., men det er forvaltningens vurdering, at der også bør afsættes et beløb til projektledelse og tilsyn for at gennemføre projektet.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse		50				50	50*
- Udførelse		310				310	310*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>360</b>				<b>360</b>	<b>360*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		10	25	25	25	85	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>10</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>85</b>	

Projektet forventes igangsat i april 2017 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

### Bilag

Bilag 1. Skitseforslag



## **TMI88 Blomsterløg i midter- og siderabatterne på byens boulevarder og indfaldsveje (revideret den 12 september)**

11. september 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

Det Konservative Folkeparti har bestilt et budgetnotat om at etablere blomsterbede i midter- og siderabatterne på det overordnede vejnet.

### Indhold

Der har i de senere år været et stadigt stigende ønske om at øge det grønne udtryk i København, herunder at forskønne de større indfaldsveje. En enkel og omkostningseffektiv måde at tilgodese dette ønske på, er ved at øge mængden af blomsterløg i allerede eksisterende græsarealer i midter- og siderabatter langs boulevarder og større indfaldsveje.

I forårs månederne vil blomsterløg give en farvestrålende oplevelse langs veje-/cykelstier, hvor rigtig mange københavnere og besøgende passerer. Blomsterløg er samtidig en god måde at skabe blomstrende midter- og siderabatter på, da de kræver mindre pleje end traditionelle blomster- og staudebede. Traditionelle blomsterbede er derimod ofte problematiske, når de er vejnære. Det skyldes, at det er nødvendigt af lave vejafspærring for at driftsfolkene kan komme til at pleje bedene under sikre forhold. Driften af midter- og siderabatter med blomsterløg vil typisk bestå af kantklipping langs blomsterne, manuel affaldsopsamling i blomstringsperioden og bortskafelse af afklip efter endt blomstring.

Det vurderes, at det med en anslået gennemsnitsbredde på 1 m vil være ca. 2,5 km vejrabat og andre græsarealer langs vejene, der på denne måde bliver forskønnet.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Indsatsen vil give en oplevelse af bynatur i form af blomstrende bede langs vejrabatter/cykelstier udvalgte steder på en omkostningseffektiv måde.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Lægning af blomsterløg	- Blomstrende by der bidrager til oplevelsen af bynatur.
Beskæftigelseseffekt (1,0 mio kr)	1,2 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes anlagt i september-oktober 2017.

Forslaget tager afsæt i udlægning af blomsterløg på ca. 2.500 m<sup>2</sup> forskellige steder i byen. Initiativet kan skaleres i forhold til størrelsen af de arealer, der ønskes tilplantet med blomsterløg.

Initiativet vil kunne opskaleres til det dobbelte ved at inddrage flere rabatter, heller og yderkanter af parker/ grønne områder.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>Lægning af blomsterløg</b>	<b>1.000</b>	<b>100</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til klipning af kanter og nedklipning af visnede løgplanter.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Lægning af løg		1.000				1.000	1.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.000</b>				<b>1.000</b>	<b>1.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			100	100	100	300	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>300</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk gennemført i efteråret 2017, hvor der lægges blomsterløg fra september til oktober 2017, og løgene forventes at blomstre første gang i foråret 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2017



### **Tidligere afsatte midler**

Der er i 2016 via omstillingsstrategien prioriteret 0,9 mio. kr. til lægning af løg i forskellige byrum, herunder vejrabatter. Der er i 2016 via omstillingsstrategien prioriteret 1,1 mio. til grønne og frodige rabatter. Løgplanter er en mulighed inden for dette formål.



## TMI95 Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads

12. september 2016

### Baggrund

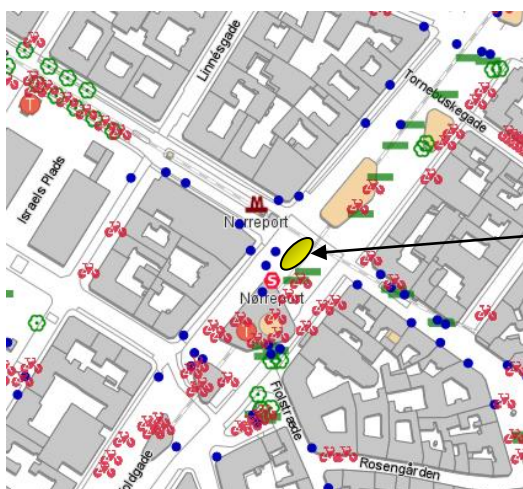
Det Konservative Folkeparti har bestilt et budgetnotat om blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads.

### Indhold

Nørreport Station og Højbro Plads er meget befærdede områder med et højt aktivitetsniveau. Det betyder, at der skal tages mange hensyn til udfoldelsesmulighederne i forbindelse med placeringen af blomsterkummerne. Det skal samtidig sikres, at kummerne er tilgængelige for det materiel, som Teknik- og Miljøforvaltningen bruger ved vanding af blomster.

#### *Blomsterkummer ved Nørreport Station*

Forvaltningen foreslår, at der placeres op til fire blomsterkummer ved Nørreport Station. Den foreslåede placering er markeret med gult på kort 1 nedenfor.



Foreslået placering ved Nørreport Station

Kort 1. Nørreport Station

Blomsterkummerne placeres et centralt sted ved Nørreport Station, hvor pladsen er åben, og hvor blomsterkummerne vil træde tydeligt frem i bybilledet. Samtidig vil kummerne genere det store aktivitetsniveau på pladsen mindst muligt. Blomsterkummerne placeres lidt tilbagetrukket i forhold til selve stationspladsen af hensyn til færdslen på kryds og tværs af pladsen, ligesom placeringen tager højde for servicekørsel, ledelinjer for blinde og andet byudstyr.

#### *Blomsterkummer på Højbro Plads*

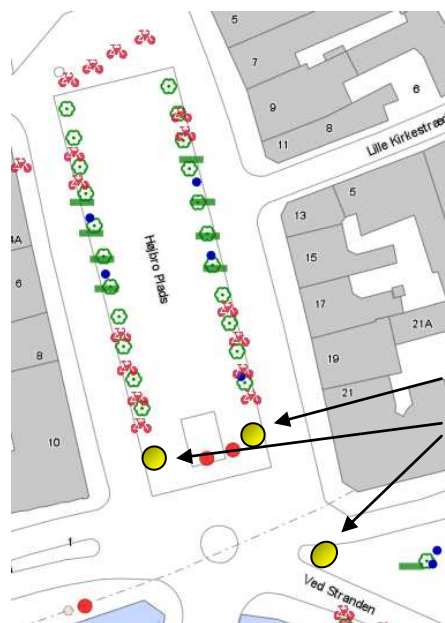
Forvaltningen foreslår, at der placeres op til fem blomsterkummer fordelt i tre områder på Højbro Plads. De foreslåede placeringer er markeret med gult på kort 2 nedenfor.

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Nørreport Station Højbro Plads



Foreslåede placeringer ved Højbro Plads

Kort 2. Højbro Plads

Der placeres en blomsterkumme på hver side af rytterstatuen af Absalon og op til tre blomsterkummer på hjørnet af Ved Stranden. Placeringerne af kummerne tager højde for ganglinjer, cykeltaxa pladser, andet byudstyr, træer og arealer til udeserveringer og arrangementer.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Blomsterkummerne vil bidrage til oplevelsen af mere bynatur i bybilledet på steder, hvor der ikke er meget grønt i forvejen, og hvor der dagligt færdes mange mennesker. Tiltagene understøtter dermed visionen om mere bynatur i Fællesskab København.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads	- Mere bynatur. - En grønnere by. - Højere livskvalitet.
Beskæftigelseseffekt (0,2 mio. kr.)	0,2 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,18 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,07 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i april 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
<b>Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads</b>	<b>180</b>	<b>72</b>
- Blomsterkummer ved Nørreport Station	80	32
- Blomsterkummer på Højbro Plads	100	40

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der kan dog dukke forhold op, som forvaltningen ikke har været opmærksom på og som vil betyde, at placeringerne er uhensigtsmæssige. Blomsterkummerne vil i givet fald blive omplaceret.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,18 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,07 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til omplantning, planter og vanding.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Blomsterkummer ved Nørreport Station</i>							
- Udførelse		80				80	80*
<i>Blomsterkummer på Højbro Plads</i>							
- Udførelse		100				100	100*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>180</b>				<b>180</b>	<b>180*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>Blomsterkummer Nørreport Station</i>							
- Vedligehold og drift		32	32	32	32	112	
<i>Blomsterkummer på Højbro Plads</i>							
- Vedligehold og drift		40	40	40	40	140	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>72</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>252</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i april 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2017

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TMxx Nye parkeringspladser i gul zone ved etablering af skråparkering uden omlægning af kantsten

12. september 2016

### Baggrund

I forbindelse med budgetforhandlingerne er der bestilt et budgetnotat om nye parkeringspladser i gul zone ved etablering af skråparkering uden omlægning af kantsten.

### Indhold

Belægningsgraden er på nogle tidspunkter af døgnet over 100 % på Ydre Østerbro, Ydre Nørrebro og Valby hvor der fra 1. marts 2017 indføres en ny gul betalingszone. Det medfører på nuværende tidspunkt, at det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen.

Det foreslås derfor at gennemføre en screening, som skal afklare, hvor det er muligt, uden at flytte kantsten, at etablere flere terrænparkeringspladser ved at omlægge længdeparkering til skråparkering samt en kortlægning af, hvor mange ekstra pladser, der kan etableres. Herudover afsættes en pulje til etablering af 400 skråparkeringspladser, hvoraf 50-100 pladser vil være en reel tilvækst.

Optimeringspotentialet kendes ikke forud for en kortlægning, og det kan derfor ikke garanteres, at der kan findes 50-100 nye parkeringspladser ved at omlægge til skråparkering. Det forventes, at potentialet er størst på Ydre Østerbro og herefter Ydre Nørrebro og Valby. Findes potentialet at være markant større end forventet prioriteres områder med højst belægning, og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, om der skal søges midler til etablering af mere skråparkering i gul zone i forbindelse med overførelssagen 2016-2017.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Initiativet skal gøre det lettere for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads og dermed medføre mindre søgetrafik og mindre miljøbelastning. På den anden side kan en øget tilgængelighed af parkeringspladser nær bolig være et parameter, som påvirker, hvorvidt københavnere anskaffer sig bil. Dette budgetnotat kan med fordel ses i sammenhæng med den kommende udvidelse af betalingsområdet med ny gul zone, som alt andet lige vil have en indflydelse på parkeringsbelægningen i området og muligvis ændre behovet.

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Nørrebro, Østerbro, Valby



Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kortlægning	- Overblik over mulighederne for at optimere parkeringsmulighederne uden flytning af kantsten.
Pulje til opstrikning	- Bedre parkeringsmuligheder for beboere og besøgende. - Øget incitament til at have bil.
Beskæftigelseseffekt (0,5 mio. kr.)	0,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 0,27 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltaleffekt)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasing fra 2018	Afledt årlig servicemåltaleffekt ved fuld indfasing fra 2018
Nye parkeringspladser i gul zone ved etablering af skråparkering uden omlægning af kantsten	550	12	277

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

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

Der er risiko for, at optimeringspotentialer er større eller mindre end beskrevet i dette budgetnotat, hvilket vil have indflydelse på servicemåltaleffekten.

## Bilag. Tekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 0,27 mio. kr. årligt fra 2018 og frem som følge af oprettelsen af 75 parkeringspladser i gul betalingszone. Provenuet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		200				200	200
- Udførelse		350				350	350
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>550</b>				<b>550</b>	<b>550*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			12	12	12	36	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>12</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>36</b>	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenu			-277	-277	-277	-831	
<b>Afledt servicemåltalseffekt i alt</b>			<b>-277</b>	<b>-277</b>	<b>-277</b>	<b>-831</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2017 og ibrugtaget i oktober 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2017



## **F1f - Grundkapitalmidler til kompenserende alment nybyggeri ved anvisning af flygtninge til almene boliger**

7. september 2016



### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

### Baggrund

I overførselssagen 2015-2016 blev der afsat grundkapitalmidler til etablering af 8.250 m<sup>2</sup> (ca. 165 boliger) målrettet flygtninge svarende til boligbehovet i 2016. Baseret på udmeldinger fra Udlændingestyrelsen forventes Københavns Kommune at modtage yderligere 449 flygtninge i 2017 og et endnu ikke udmeldt antal i 2018. Københavns Kommune forventes at kunne boligplacere op til ca. 1.100 flygtninge i en almen bolig i perioden 2016-2018. Københavns Kommune er p.t. i forhandling med BL - Danmarks Almene Boliger om en aftale for perioden 2016-2018, der sikrer, at overførselssagens målsætning om ”at det samlede omfang af almene boliger minus boliger udlejet til flygtninge forbliver uændret på sigt”. Hvis denne målsætning fortsat skal indfris, er der behov for at afsætte midler til grundkapitalindsat til opførelse af kompenserende alment nybyggeri.

### Indhold

For at imødekomme behovet for nye almene boliger som følge af det forventede antal modtagne flygtninge i 2016-2017, er det Teknik- og Miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens vurdering, at der samlet skal opføres 15.000 m<sup>2</sup> almene boliger, svarende til en kompensation på 25 m<sup>2</sup> pr. anvist flygtning. Da midler til opførelse af 8.250 m<sup>2</sup> allerede er afsat med overførselssagen 2015-2016 mangler der, at blive afsat midler til dækning af det overskydende boligbehov svarende til ca. 6.750 m<sup>2</sup>, hvoraf ca. 4.725 m<sup>2</sup> forventes opført som familieboliger og 2.025 m<sup>2</sup> forventes opført som ungdomsboliger. Der ønskes derfor 18,0 mio. kr. til dækning af det forventede grundkapitalindsat i 2017.

Flygtningekvoten for 2018 er endnu ikke blevet udmeldt af Udlændingestyrelsen. For at kunne indgå en aftale med BL – Danmarks Almene Boliger for perioden 2016-2018 skal der afsættes yderligere grundkapital, når kvotestørrelsen for 2018 er endeligt udmeldt.

Såfremt der anvises mindre end de 1.100 personer, der forudsættes i aftalen med BL, vil overskydende grundkapital udmøntes som led i Københavns Kommunes overordnede målsætning om 20 % almene boliger. Såfremt der i perioden anvises flere flygtninge til almene boliger end

forudsat i aftalen, vil der fremlægges forslag til finansiering af en eventuelt udvidet kompensation i kommende budgetforhandlinger.

Det gælder, at det opførte antal boliger skal være tilstrækkelig til at kompensere for de eksisterende almene boliger, der på kort sigt anvendes til permanent boligplacering af flygtninge, således at den samlede almene boligmasse ikke påvirkes negativt som følge af flygtninge modtaget i 2016-2018. Dette er i overensstemmelse med principperne i overførsels-sagen 2015-2016.

### Overordnede målsætninger og effekter

Med budgetnotatet afsættes midler til håndtering af presset på det almene boligmarked i 2016-2018 som følge af opgaven med permanent boligplacering af modtagne flygtninge.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kompenserende almene boliger (6.750 m <sup>2</sup> )	- Kompensere for den øgede boligefterspørgsel i 2016-2018 som følge af boligplacering af flygtninge.
Beskæftigelseseffekt (180,0 mio. kr.)*	216,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

\* Den kommunale grundkapital svarer til 10 % af anskaffelsessummen i 2017.

### Økonomi

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 18,0 mio. kr. i 2017. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020, 0,2 mio. kr. i 2021 og 0,4 mio. kr. fra 2022 og frem. De almene boliger forventes ibrugtaget løbende fra 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (Finansposter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Finansposter 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2022
<b>Kompenserende almene boliger (6.750 m<sup>2</sup>)</b>	<b>18.036</b>	<b>387</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger. specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 18,0 mio. kr. i 2017. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020, 0,2 mio. kr. i 2021 og 0,4 mio. kr. fra 2022 og frem til ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud til de nyetablerede almene ungdomsboliger.

Nye ungdomsboliger vil være berettiget til at modtage det kommunalt bestemte grundskyldstilskud og det lovpligtige ungdomsboligbidrag. Begge tilskudstyper fungerer som et direkte huslejetilskud til almene ungdomsboliger for at holde huslejen i almene ungdomsboliger nede. Udgifterne til nyetablerede ungdomsboliger udløses i takt med, at boli-

gerne ibrugtages. I udgifterne er medtaget en estimeret årlig stigning på grundskyldstilskuddet på 7 %.

Tabel 3. Finansposter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Finansposter</i>							
- Almene boliger (6.750 m <sup>2</sup> )	18.036						18.036
<b>Finansposter i alt</b>	<b>18.036</b>						<b>18.036</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Grundskyldstilskud				91	194	311	
- Ungdomsboligbidrag				25	50	76	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>116</b>	<b>244</b>	<b>387</b>	<b>747</b>

Det endelige antal boliger beror på de valgte gennemsnitsstørrelser for etablerede boliger. Såfremt det konkret vurderes hensigtsmæssigt at etablere nogle boliger som større enheder til større familier eller med henblik på at opnå en tilpas variation i det samlede boligudbud, påvirkes boligantallet. Desuden beror det endelige antal boliger på, at der kan tilvejebringes de fornødne grunde, og at grundkapitalen således kan udmøntes i den forudsatte takt jf. tabel 3. Såfremt midlerne udmøntes langsommere end forudsat, og en del af midlerne således udmøntes under en højere kommunal støtteprocent fra 2019 og frem, vil boligantallet påvirkes negativt og vice versa.

Midlerne udmøntes som led i den generelle udmøntning af kommunal grundkapital, og forventes tidligst at kunne ibrugtages fra 2020 og frem. Borgerrepræsentationen forelægges de konkrete projekter til godkendelse efter de løbende udmøntningsrunder. Etablering af boligerne i den ønskede takt, jf. tabel 3, forudsætter, at der kan tilvejebringes de fornødne byggegrunde.

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til almene boliger i budget 2012, budget 2013, overførselssagen 2012-2013, budget 2014, overførselssagen 2013-2014, budget 2015, boligpakken 2015 og overførselssagen 2015-2016.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	65.000						
Budgetaftale 2013		170.000	10.000	5.000	5.000		
Overførselssagen 2012-2013		65.500					
Budgetaftale 2014			200.000				
Overførselssagen 2013-2014			75.000				
Budgetaftale 2015				235.000			
Overførselssagen 2013-2014				2.100			
Boligpakken 2015				137.000		115.000	
Overførselssagen 2015-2016					10.500		
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>65.000</b>	<b>235.000</b>	<b>285.000</b>	<b>379.100</b>	<b>15.500</b>	<b>115.000</b>	





## Fig - Implementering af aftale om boliger målrettet flygtninge

### Baggrund

Københavns Kommune og den almene sektor er p.t. ved at indgå en aftale, der muliggør permanent boligplacering af ca. 1.100 flygtninge i perioden 2016-2018. Aftalen er en udløber af de beslutninger, der blev truffet i overførselssagen 2015-2016 og forventes indgået umiddelbart efter forhandlingerne om budget 2017, hvorefter aftalen i samarbejde med kommunens øvrige forvaltninger skal implementeres. Da København tidligere har været '0-kommune', og dermed ikke modtaget flygtning før i 2016, er der tale om løsning af en helt ny opgave i Teknik- og Miljøforvaltningen, som der ikke er afsat ressourcer til. For at kunne løse opgaven med implementering af boligaftalen er der derfor behov for at afsætte midler til ansættelse af ét supplerende årsværk.

### Indhold

På baggrund af opgaven med boligplacering af modtagne flygtninge har Teknik- og Miljøforvaltningen været nødsaget til at anvende to fuldtidsstillinger, hvilket har medført, at andre kerneopgaver er blevet nedprioriteret. Det vurderes, at der i 2017 vil være behov for et supplerende årsværk til koordinering, implementering og tilsyn med aftalen indgået med den almene boligsektor.

### Overordnede målsætninger og effekter

Opgaven med boligplacering af modtagne flygtninge er afgørende for, at Københavns Kommune udmønter målsætningerne i overførselssagen 2015-2016 samt sikrer, at den lovpligtige permanente boligplacering af flygtninge iværksættes så effektivt som muligt, således at flygtninge indkvarteres kortest muligt på Ottiliavej i Valby.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Implementering af flygtningeboligaftale	- Effektiv koordinering, implementering og tilsyn med den indgåede flygtningeboligaftale.

### Økonomi

Indsatsen har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Indsatsen forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Implementering af flygtningeboligaftale	600				600

6. september 2016

### Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Indsatsen har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017.

Indsatsen forventes igangsat i januar 2017

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Implementering af flygtningebolig-aftale	600				600
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>600</b>				<b>600</b>

Indsatsen forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til løsning af boligplaceringsopgaven.



## ØK3 Forlængelse af buslinje 9A til Margretheholm og Refshaleøen

### Baggrund

Christianshavn Lokaludvalg, Refshaleøens Ejendomsselskab og beboere på Margretheholm har tidligere henvendt sig til Økonomiforvaltningen med ønske om, at buslinje 9A forlænges til Margretheholm og Refshaleøen.

### Indhold

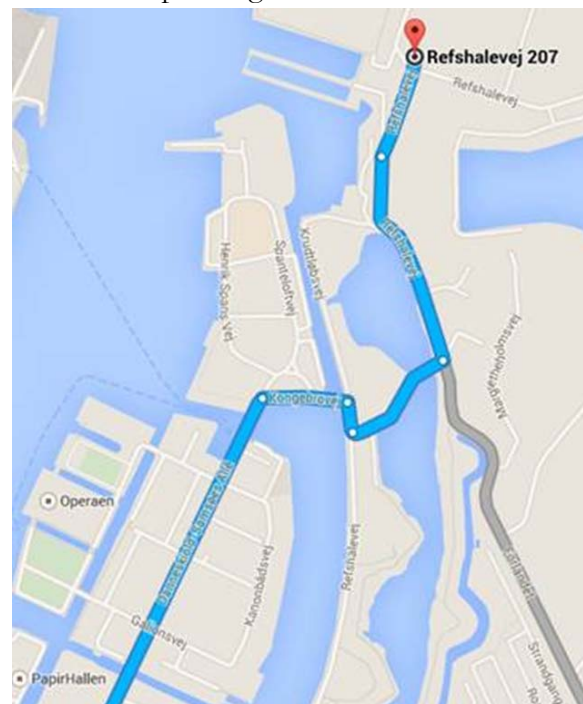
For at forbedre den kollektive betjening af Margretheholm og Refshaleøen omlægges buslinje 9A som beskrevet herunder. Ændringen kan implementeres fra april 2017.

Margretheholm betjenes i dag af buslinje 37, der har halvtimedrift i myldretiden og timedrift resten af dagen. Man kan vælge at indsætte flere afgangene på linje 37. Linje 37 betjener mange lokale mål, hvilket betyder, at linje 37s rute er lang, sammenlignet med en direkte forbindelse mellem Margretheholm og indre by. En omlægning af den allerede højfrekvente linje 9A, så den kører til Margretheholm og Refshaleøen i stedet for til Operaen, vil give beboerne på Margretheholm en direkte adgang til byen. Samtidig giver linje 9A natbetjening af Margretheholm og Refshaleøen. Det er ikke muligt at vende busser ved Margretheholm, hvorfor en forlængelse af 9A til den eksisterende vendeplads ved Refshaleøen er valgt.

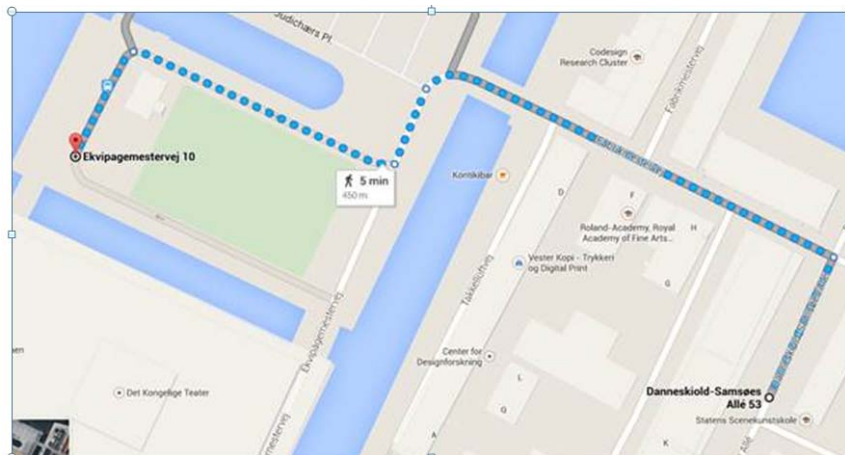
En omlægning af linje 9A vil give en marginalt dårligere betjening af Operaen på tidspunkter mellem forestillingerne, da 9A ikke vil have stop ved Operaen.

Efter en omlægning betjenes Operaen fortsat af havnebusserne og ekstrasbusser ved forestillingerne. Ekstrasbusserne kører direkte fra Københavns Hovedbanegård via Metroen på Christianshavns Torv til Operaen, hvilket giver en hurtig og direkte forbindelse til den øvrige kollektive trafik. Ekstrasbusserne kan etableres som en forstærkning af linje 9A eller som en selvstændig linje. Den præcise løsning forhandles mellem Økonomiforvaltningen og Movia.

Eksekveringsparat?	
Udvalgsbehandlet (TMU)	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA



På tidspunkter uden for forestillinger betjenes Operaen af buslinje 9A ved stoppesteder på Danneskiold-Samsøes Allé. Det giver en gangafstand på 450 meter svarende til 5 minutters gang. Ud fra passagertællinger på linjen har Movia vurderet, at behovet for betjening, når der ikke er forestillinger, er begrænset.



Gangafstanden fra linje 9A stop til Operaen er 450 m svarende til 5 minutters gang.

Teknisk er det muligt at dele linje 9A, så hver anden bus kører til Operaen og hver anden bus kører til Refshaleøen, men det frarådes af Movia. En deling vil komplicere linjen for kunderne. Det er Movias erfaring, at linjenummeret er den primære identifikation for kunderne. Der ville således være en betydelig risiko for, at kunderne vælger den forkerte bus, når der er samme linjenummer til de to endestationer. Et forhold, der i særlig grad ville være problematisk for Operaen og Refshaleøen, hvor der er mange gæster, der kommer sjældent og derfor netop har behov for en enkel og let forståelig løsning.

Behovet for særkørsler til store events på Refshaleøen bortfalder.

Behovet for den nuværende betjening af Margretheholm og Refshaleøen med linje 37 bortfalder, og linjen forenkles, så der bliver endestation ved Amagerværket.

## Overordnede målsætninger og effekter

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forlængelse af linje 9A til Margretheholm og Refshaleøen.	<p>Der bliver en væsentlig forbedret kollektiv betjening af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De nye boligområder på Margretheholm</li> <li>• Arbejdspladserne på den nordlige del af Holmen</li> <li>• Refshaleøens 2.000 daglige brugere</li> </ul> <p>Den længere gangafstand til Operaen på tidspunkter uden for forestillingerne er en forringelse for personer, der ønsker transport til Operaen. Herunder medarbejdere, gæster til rundvisninger mv.</p>
Linje 37 får endestation på Amagerværket	Forenklet ruteføring der er lettere at kommunikere til kunderne.

## Bydel og adresse

Refshaleøen og Margretheholm

## Økonomi

Movia har estimeret, at forlængelsen vil medføre behov for indsættelse af en bus mere i kontrakt, samt ca. 5.600 køreplantimer.

Passagertallet ved forlængelsen er afhængigt af aktivitetsniveauet på Refshaleøen. Dette har i de senere år været stigende med afvikling af mange events særligt i sommerhalvåret. Udbygningen af Margretheholm medvirker tilsvarende til et øget behov.

Movia vurderer på den baggrund, at der er potentiale for en markant passagerfremgang ved en forbedret betjening. Skønsmæssigt forventes en stigning mellem 150.000 og 300.000 passagerer årligt.

Med disse forudsætninger vil kommunens nettoudgifter til busdrift stige med ca. 1,6 mio. kr. årligt. Udgiftsstigningen inkluderer forlængelse af buslinje 9A, ekstrabusser til betjening af Operaen ved forestillinger, forenklingen af linje 37 og reduktion af ekstrakørsler ved begivenheder på Refshaleøen.

På den nye ruteføring mellem Fabrikmestervej og Margretheholm skal anlægges stoppesteder. Stoppestederne skal udformes i en standard, der modsvarer kravene til A-bus drift. Stoppestederne ved Margretheholm og Refshaleøen skal ligeledes opgraderes til A-bus standard. Det beløber sig til en investering på 1,5 mio. kr. og en afledt årlig vedligeholdelse på 50 t. kr.

Refshaleøens Ejendomsselskab har givet tilsagn om at yde et kontant tilskud på 200 t. kr. ekskl. moms til opgradering af stoppesteder.

Tabel 2: Overordnet økonomi

Projekt (1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning i år 2018
Anlæg og opgradering af stoppesteder	1.300	1.650

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

Starttidspunktet april 2017 er forbundet med en mindre usikkerhed, da de endelige stoppestedspaceringer og udformninger skal fastlægges og evt. forhandles med grundejere langs den omlagte rute. Desuden skal den fremtidige køreplan aftales med Movia, som efterfølgende skal forhandle de deraf følgende kontraktstilpasninger med underleverandørerne.

Anlægsprojektet vurderes som lav risiko. Forhandling med grundejerne medfører ikke risiko for stigende udgifter, da man alternativt kan vælge at køre strækningen med færre stop.



## Bevillingstekniske oplysninger

Table 1. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2017 p/l)	Udvalg	Bevilling	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
Anlæg og opgradering af stoppesteder	TMU	Ordinær anlæg		1.500				1.500	*
Tilskud fra Refshaleøens Ejendomsselskab	TMU	Ordinær anlæg		-200				-200	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.300</b>				<b>1.300</b>	
Vedligehold og drift	TMU	Ordinær drift			50	50	50	150	
Forlængelse af buslinje 9A til Margretheholm og Refshaleøen	ØU	Kollektiv trafik		1.200	1.600	1.600	1.600	6.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>1.200</b>	<b>1.650</b>	<b>1.650</b>	<b>1.650</b>	<b>6.150</b>	

Note: \*-markeringer betyder, at bevillingen i 2016 eller 2017 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.



## ØK9 Tilpasning af det strategiske busnet til Cityringen (Busnet 2019)

### Baggrund

Når Cityringen åbner i 2019 vil 85 procent af alle boliger, arbejds- og studiepladser i de tætteste bydele ligge indenfor 600 meters afstand af en metro- eller S-togsstation. For de fleste københavnere betyder det, at der bliver mindre end 10 minutters gang til den nærmeste station. Det giver et stort løft til den samlede kollektive trafik i København, som forventes at få 100.000 nye passagerer hver dag.

Samtidig stiller det krav til, at busserne bliver tilpasset for at sikre sammenhængen i det samlede kollektive transportnet. Det betyder bl.a., at busser skal betjene nye strækninger, som i dag ikke bliver busbetjent.

Et nyt strategisk busnet, bestående af primært A- og S-busserne, skal besluttes i efteråret 2016 i forbindelse med behandlingen af Movias Trafikplan 2016. I den forbindelse har Movia udarbejdet en oversigt over de nødvendige anlægstiltag, som tilpasningen af det strategiske busnet kræver.

### Indhold

Budgetforslaget indeholder en overordnet beskrivelse af de anlægstiltag, der skal gennemføres for, at det strategiske busnet kan tilpasses Cityringens åbning i 2019.

Movia vurderer, at der bl.a. er brug for ændringer af stoppestedsplacering, mindre vejoplægninger og omdannelser af kryds med bl.a. svingbaner og signalanlæg. Med det nuværende forslag til strategisk busnet vil der være behov for anlægstiltag følgende steder:

- Ellebjergvej
- Vesterfælledvej
- Trianglen
- Refshaleøen
- Vesterbrogade/Bernstoffsgade
- Folehaven
- Sluseholmen.

Der kan i anlægsarbejdet blive behov for flytning/nedlæggelse af parkeringspladser inden og uden for betalingszonen samt flytning eller fældning af vejtræer. Det konkrete antal berørte parkeringspladser og vejtræer og mulighederne for erstatningspladser og -træer vil fremgå af de enkelte projekter i forbindelse med politisk behandling.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Målet med projektet er at lave de nødvendige anlægstiltag, der kræves for, at busserne i det strategiske busnet kan køre på nye strækninger i byen.

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

Tiltaget støtter op om Københavns Kommunes målsætning om, at minimum en tredjedel af alle rejser skal ske med kollektiv transport. I dag foregår 24 procent af alle rejser med kollektiv transport.

**Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt**

(Del)aktivitet	Afledt effekt
- Foranalyser/projektering	- Skal danne beslutningsgrundlag for anlægsarbejdet
- Placering af nye stoppesteder, ombygning af vejryds, etablering af signalanlæg mv.	- Mulighed for linjeomlæggelse af busserne - Skabe mulighed for, at bussen kan svinge til venstre i vejryds - Mulighed for af- og påstigning i bussen - Beskæftigelseeffekt på 18 årsværk

## Bydel og adresse

Alle bydele.

## Økonomi

Det anbefales, at der gives en bevilling på 15 mio. kr., som kan bruges til igangsættelse af foranalyser i 2017 og efterfølgende til konkrete anlægstiltag i 2017-2019.

Hvis det nye busnet skal åbne samme dag som Cityringen åbner, er det afgørende, at der allerede i budget 2017 afsættes midler til disse anlægstiltag. Afsættes midlerne først i 2018, vil der være en risiko for, at busserne ikke kan køre som planlagt i 2019, da der er behov for tid til planlægning og implementering af projekterne.

## Tabel til anlægsudgifter

Tabel 2: Overordnet økonomi (anlæg)

Projekt (1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning
Anlægstiltag ifb. med tilpasning af strategisk busnet	15.000	

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Movia vil primo 2017 levere forslag til yderlige tiltag, der kan forbedre fremkommeligheden for busserne i det strategiske net.

I foråret 2018 skal det lokale busnet i København fastlægges, så også det er tilpasset åbningen af Cityringen. Dette kan også medføre behov for anlægstiltag.

Hvis disse forslag ønskes gennemført, kan de finansieres af evt. uforbrugte midler i den afsatte anlægsbevilling eller ved at prioritere frie midler i overslagssårene i Økonomiudvalgets pulje til busfremkommelighed. Alternativt kan de indgå i kommende overførselssager eller budgetforhandlinger.

## Risikovurdering

Der er usikkerhed forbundet med projektets økonomi. Dette skyldes til dels, at Movia har leveret et groft anlægsoverslag, og at Teknik- og Miljøforvaltningen endnu ikke har kvalificeret de enkelte dele af projektet. Der er således usikkerhed om, hvorvidt de ønskede ændringer kan anlægges som foreslået af Movia.

Movia sender Trafikplan 2016 inklusiv det strategiske busnet i politiske høring i kommunerne i september 2016. Vurderingen af nødvendige anlægstiltag er lavet ud fra dette busnet. Der kan derfor ske ændringer, som kræver andre eller yderligere anlægsinvesteringer, når det endelige busnet fastlægges efter den politiske høring afsluttes ultimo 2016.

## Bevillingstekniske oplysninger

Table 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter.

Anlæg (1.000 kr. – 2017 p/l)	Udvalg	Bevilling	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
Projektering	ØU	Økonomisk forvaltning, anlæg		2.000				2.000	*
Anlægsudgift	TMU	Ordinær anlæg		6.500	6.500			13.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>8.500</b>	<b>6.500</b>			<b>15.000</b>	
Drift og vedligehold	TMU	Ordinær drift		0	0	0	0	0	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

Note: \*-markeringer betyder, at bevillingen i 2016 eller 2017 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen afsatte i forbindelse med budget 2007 årligt 14,1 mio. kr. (2015 p/l) til arbejdet med busfremkommelighed. Midlerne er løbende blevet anvendt til busfremkommelighedsprojekter, som bl.a. Flintholm st., Frederiksundsvej og Den Kvikke Vej. Staten har i flere tilfælde dækket 50 % af udgifterne til anlægsprojekterne.

Til udarbejdelse af det tilpassede busnet blev der i 2015 frigivet 4 mio. kr. (2015 p/l) til bl.a. trafikanalyser og borgerinddragelse. Senest er midlerne disponeret til busfremkommelighedsprojekter på linje 3A (Blegdamsvej/Enghavevej) og 6A (Tagensvej) i budget 2016. Busfremkommelighedsmidlerne er disponeret til og med 2019.





## SP54 Ny linjeføring for buslinje 14 mellem Ryparken og Trianglen

### Baggrund

Dansk Folkeparti har bestilt et budgetnotat vedrørende omlægning af buslinje 14 mellem Ryparken og Trianglen.

Baggrunden for forslaget er todelt. For det første er der ældre, som bor ved Gammel Kloster og omegn, der har vanskeligt ved at gå til linje 14's stoppested på Øster Allé ved Vibehus Runddel. Ved at omlægge linje 14 vil de kunne bruge stoppestederne på Lersø Park Allé og Jagtvej. For det andet kan borgerne i Ryparken ikke køre uden skift til Haraldsgade, hvorfra de bl.a. kan skifte til 4A.

Forvaltningen har ikke drøftet forslaget med lokaludvalgene for Østerbro og Bispebjerg.

### Indhold

Dansk Folkepartis forslag er, at linje 14 skal køre ad Lyngbyvej, Haraldsgade, Lersø Park Allé, Jagtvej og Østerbrogade til Trianglen frem for ad Lyngbyvej og Øster Allé til Trianglen. Linje 14 skal på strækningen benytte de eksisterende stoppesteder for linje 4A, 42, 8A og 1A.

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



Note: Fuldt optrukket er nuværende linjeføring. Stiplet er forslaget

### Overordnede målsætninger og effekter

Movia vurderer, at der umiddelbart ikke er noget fysisk til hinder for at foretage de svingmanøvrer, omlægningen medfører.

De strækninger, linje 14 vil komme til at betjene, er i forvejen betjent af A-busser (henholdsvis 4A på Haraldsgade, 8A på Jagtvej og 1A på

Østerbrogade). Movia vurderer, at i det omfang linje 14 får passagerer på de nye strækninger, vil det være passagerer, der flytter fra andre linjer og dermed ikke skaber nye indtægter. Movia forventer derfor netto uændret passagertal for linjen og dermed ingen øget indtægt.

Omlægningen medfører, at Øster Allé ikke længere busbetjenes i dagtimerne men kun af den regionale natbus 95N. Således vil stoppestederne ved Brumleby, Parken og Vibehus Runddel ikke blive betjent i dagtimerne. Tabellen herunder viser den nuværende benyttelse på de tre stoppesteder. Omregnet til årspassagertal er det ca. 155.000 personture, som vil få længere at gå eller vælge et alternativt til bus.

<b>Gennemsnitlig hverdag januar - marts 2016</b>		
<b>Retning Ryparken</b>	påstigere	afstigere
Brumleby	15	47
Parken	25	54
Vibehus Runddel	21	80
<b>Retning Ny Ellebjerg</b>	påstigere	afstigere
Vibehus Runddel	65	55
Parken	15	47
Brumleby	25	54

Omlægningen medfører ifølge Movia, at køretiden fra Ryparken til Trianglen forlænges med ca. 6 minutter i myldretiden. En præcis opgørelse kræver en prøvekørsel.

En forudsætning for, at ruten kan gennemføres, er ifølge Movia, at der etableres et stoppested i retning mod Ryparken mellem Sejrgade og Omøgade efter krydset Lyngbyvej/Haraldsgade. Det vil kræve, at der nedlægges et mindre antal parkeringspladser. Det vil muligvis også kræve, at der anlægges en semifleksibel busplade ved det nye stoppested. Disse spørgsmål er Økonomiforvaltningen i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om. Der forventes en afklaring i løbet af uge 37.

På kortbilaget er der indtegnet eksisterende stoppesteder for 8A (og 14) på Jagtvej lige efter Vibehus Runddel i retning mod Trianglen. Det bemærkes, at der ikke er stoppesteder der men alene på den modsatte side af Vibehus Runddel i retning mod Nørrebro (ved Egmont Kollegiet).

Movia vurderer, at omlægningen tidligst vil kunne gennemføres ved køreplansskift oktober 2017. Dette skyldes, at Movia på nuværende tidspunkt ikke kan ændre yderligere i den kontrakt, der er indgået med operatøren på strækningen.

I tabellen nedenfor er effekterne af en omlægning af linje 14 oplistet.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Omlægning af linje 14 til den foreslåede linjeføring	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Øget serviceudgift til busdriften på 2,5 mio. kr. årligt</li> <li>- Anlægsudgift på 0,5 mio. kr. til oprettelse af et stoppested i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade</li> <li>- Ingen busbetjening af Øster Allé i dagtimerne</li> <li>- Mulig opstuvning af busser ved Trianglen i begge retninger, da linje 14 skal bruge samme busperron som 1A. Dette kan betyde forsinkelser og kritiske situationer for den øvrige trafik i begge retninger</li> <li>- Passagerer på linje 14 fra Ryparken får ca. 6 minutters længere rejsetid i myldretiden til Trianglen og Nørreport St.</li> <li>- Uændret passagertal for linje 14</li> </ul>

### Bydel og adresse

Østerbro

### Økonomi

Tabel 2: Overordnet økonomi (anlæg)

Projekt (1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning i år 2018
Anlæg af stoppested og semifleksibel busplade i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade	500	2.500

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### Risikovurdering

Der er ikke lavet vurderinger af den trafiksikkerhedsmæssige betydning af et nyt stoppested i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade og linje 14's brug af samme perroner som 1A ved Trianglen. Teknik- og Miljøforvaltningens sikkerhedsafdeling skal godkende begge tiltag, inden omlægningen kan igangsættes.

Økonomiforvaltningen er i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om forslaget realiserbarhed og konsekvenser. Der er derfor risiko for, at dele af forslaget ikke kan implementeres, eller skal ændres som følge af de videre undersøgelser.

## Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	2020	I alt
Anlæg af stoppested og semifleksibel busplade i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade	TMU	Ordinær anlæg	500	0	0	0	500
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>
Øgede udgifter til busdrift	ØU	Kollektiv trafik	625	2.500	2.500	2.500	8.125
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>625</b>	<b>2.500</b>	<b>2.500</b>	<b>2.500</b>	<b>8.125</b>

### Bilag:

- Bilag 1: Forslag til ruteændring

# Bilag I: Forslag til ruteændring, linje 14

