



TM5 I Litauens Plads – Fra sanering til moderne byrum

(indgår i Byudviklingsredegørelse)



7. august 2014

Sagsbehandler
Nabil Zacharias Ben Chaabane

Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Området ved boldbanerne på Litauens Plads har i årevis fremstået som et utrygt område på Vesterbro. Pladsen, der er en asfaltbelagt sanerings-tomt, er lokaliseret i Københavns tætteste beboelsesområde, hvor der bor 8.000 borgere indenfor en radius af 300 meter fra pladsen.

Der er i dag omtrent 700 daglige brugere på Litauens Plads. Ud over de lokale borgere på Vesterbro er der 500 elever fra den nærliggende Oehlschlægersgade Skole, der benytter pladsen til idræt, frikvarterer og udendørsundervisning. Det forventes, at elevtallet på skolen vil stige fra 500 til 700 i de kommende år, og at det samlede antal daglige brugere vil stige til 900. Derudover er den socioøkonomiske virksomhed Settlementet til stede på pladsen med både ansatte og frivilligindsats. Settlementet organiserer daglige gadesportsaktiviteter og en efterskoleordning på pladsen både eftermiddag og aften.

Det er et stærkt lokalt ønske om at skabe attraktive fysiske rammer for de faste daglige brugere af boldbanerne, som tilgodeser de forskellige brugerbehov. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at der etableres et moderne, trygt samlings- og opholdssted på Litauens Plads.

Indhold

Områdefornyelsen Centrale Vesterbro har afsat midler til en grundrening af boldbanerne. Det indebærer en ny belægning og en sænket boldbane. For at få en samlet løsning, der kan skabe trygge rammer og understøtte idræt, bevægelse og ophold, er der behov for, at projektet tilføres ekstra midler. Disse midler skal anvendes til bedre belysning, forbedrede opholds- og siddepladser, opbevarings- og opholdsløsning samt social forankring af pladsens idrætsaktiviteter.

Overordnede målsætninger og effekter

Borgerne har i samarbejde med rådgivere beskrevet projektet, så der etableres byrumsinventar og belysning, som skaber et trygt byrum med plads til ophold såvel som sport og idræt. I tråd med Københavnerfor-

tællingens visioner og mål vil banerne således være med til skabe bedre rammer for et sundt liv med sport og leg for borgere i alle aldre.

Vesterbros tæthed og det storbyliv, der karakteriserer området, kræver trygge rammer, der kan bruges ofte. Boldbanerne oplyses i dag af klassiske wireophængte gadelamper. Med dette budgetforslag ønskes der i stedet installeret moderne belysning, der er tilpasset brugernes behov og pladsens nye udformning. Det vil skabe tryghed og øge banernes anvendelighed i de fleste af døgnets timer året rundt.

For fremtiden skal pladsen være et opholdsrum og et rum for bevægelse. Samtidig med at det støtter op om skolens behov for at tilrettelægge undervisning indenfor moderne rammer, og heldagsskolens krav om minimum 45 minutters bevægelse daglig.

Pladsen huser i dag to graffitibemalede skibscontainere. Heri er opbevaret idrætsudstyr til fri afbenyttelse for alle, og de er trods deres triste udtryk de eneste elementer til at støtte op om den frivillige indsats, der foregår på pladsen. Pladsens dynamik og anvendelse efter skoletid afhænger af Settlementets fortsatte mulighed for opbevaring og spontant ophold og aktivitet. Med dette budgetforslag erstattes containerne af en tribune og opbevaringsløsning. Den skal forankre den frivillige indsats og skal bruges til både teater og siddepladser, således at en bred målgruppe i fremtiden inviteres til at benytte pladsen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Øget tryghed på pladsen	Flere borgere vil få mulighed for at opholde sig på og ved pladsen og bidrage til liv og tryghed.
Fornyelse af aktivitetsareal	Alle aldersgrupper får mulighed for at bruge pladsen.
Bedre idræts og sports indretning	800 daglige brugere og 8.000 naboer til pladsen får bedre bevægelsesmuligheder.
Moderne rammer for kultur og ophold	Teater, loppemarkeder og lokale sportsturneringer får bedre vilkår.
Beskæftigelseseffekt (6 mio. kr.)	7,2 årsværk

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

Bydel

Projektet vedrører Vesterbro/Kgs. Enghave.

Økonomi

Med områdefornyelsen er der afsat 5,25 mio. kr. til en grundrenovering af belægningen på pladsen. For at opfylde beboere og skoleelevers behov er det nødvendigt med yderligere 6 mio. kr. til anlæg af tryghedsskabende og bevægelsesfremmende elementer på pladsen. Øget aktivitet og brug af pladsen skaber mere affald og øget krav til renhold, ligesom nye faciliteter kræver renholdelse. Der skal som en konsekvens af projektet derved tilføres øgede driftsudgifter på 125.000 kr. årligt fra medio 2016 og frem.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forprojektering/Rådgivning		1.078	296	66		1.240	1.078*
- Udførelse		2.280	2.189	91		4.760	
Anlægsudgifter i alt		3.358	2.485	157		6.000	1.078*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			62	125	125	312	
Afledte serviceudgifter i alt			62	125	125	312	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2016

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der er udarbejdet et samlet dispositionsforslag for grundrenoveringen af pladsen samt de forbedringer, der søges om midler til i dette budgetnotat. Der er en stærk lokal opbakning til de to projekter.

Grundrenoveringen af pladsen afventer derfor beslutningen i forhold til dette budgetønske, så de to projekter kan koordineres og kan udføres samtidigt til gavn for både tid og økonomi i projekterne. Det betyder, at dette projekt er afhængigt af tidsplanen for projektet om grundrenoveringen af pladsen. Det vurderes, at der kun er en lav risiko for, at projektet vil blive forsinket i forhold til den opstillede tidsplan for projektets gennemførelse.

Det vurderes ligeledes, at der er en lav risiko for overskridelse af økonomien, da anlægsprojektet vurderes at være ukompliceret.

Tidligere afsatte midler

Områdefornyelsen på Centrale Vesterbro har med Kvarterplanen (2012) afsat 5,25 mio. kr. til projektet.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/1)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kvarterplan for Centrale Vesterbro 2011-2017, BR 26.01.2012		5.250					
Afsatte midler i alt		5.250					
<i>Heraf forbrugt</i>		<i>600</i>					



TM54 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på Metro Cityringen

21. august 2014

Sagsbehandler
Mette Koch



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede i forbindelse med vedtagelse af udvidet arbejdstid på Metro Cityringens byggepladser den 19. juni 2013, at der på metrobyggepladserne skal føres et døgnbemandet tilsyn med pladserne i den periode, hvor der arbejdes, og borgerne kan føle sig generet af aktiviteter fra byggepladserne.

Teknik- og Miljøforvaltningen har siden den 17. juli 2013 ført et intensivt døgntilsyn med metrobyggepladserne som følge af Borgerrepræsentationens beslutning.

Folketinget har i forsommeren 2014 vedtaget ny lovgivning, som fremadrettet vil regulere miljøforholdene på metrobyggepladserne. Lovgivningen udvider muligheden for døgnarbejde, idet der nu på alle metrobyggepladserne kan arbejdes i døgndrift med høje støjniveauer. Loven forpligter samtidig Københavns Kommune til at føre et bemandet tilsyn med metrobyggepladserne. Da antallet af metrobyggepladser, hvor der vil være døgnarbejder, er udvidet fra det hidtidige niveau, vil omfanget af tilsynet være af en mere omfattende karakter end det nuværende. Lovgivningen gælder desuden udvidelsen af metroen til Nordhavn, hvorfor der også vil skulle iværksættes tilsynsbesøg med de kommende yderligere tre byggepladser

Dette budgetønske omhandler omkostninger ved at opretholde og udvide et døgnbemandet tilsyn på de eksisterende og kommende metrobyggepladser i anlægsperioden.

Indhold

For at leve op til lovgivningens krav er der behov for at fastholde en vagtordning, hvor tilsynet kan kontaktes telefonisk af naboerne døgnet rundt, og hvor tilsynet straks kan rykke ud. Teknik- og Miljøforvaltningen kan kun påtale overskridelser, som forvaltningen selv har observeret, og tilkaldefunktionen er derfor nødvendig for Teknik- og Miljøforvaltningens myndighedsudøvelse.

Vagtordningen skal foretage anmeldte og uanmeldte tilsyn på Metro Cityringens nuværende 19 byggepladser samt de kommende tre byggepladser, som etableres i forbindelse med Nordhavnsafgreningen.

For at dække disse behov er der brug for følgende bemanding på alle årets dage:

- Kl. 08-18: 4 personer
- Kl. 18-22: 2 personer
- Kl. 22-08: 4 personer

Vagtpersonalets arbejdstimer anvendes også til at dokumentere og følge op på de gennemførte tilsyn og på at forberede de kommende tilsyn m.v. Denne del af tilsynsopgaven er ganske betydelig rent tidsmæssigt og er en forudsætning for håndhævelsen af reglerne og dermed for at nedbringe de gener, som naboerne måtte opleve.

Det årlige samlede tidsforbrug ved disse forudsætninger viser et behov på 10 årsværk regnet i arbejdstimer. Der vil desuden være behov for 1 årsværk i arbejdstimer for at fastholde forvaltningens midlertidigt opnormerede støjfaglige kompetence.

Overordnede målsætninger og effekter

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Anmeldt og uanmeldte tilsyn	- Forsvarlig overholdelse af tilsynspligten og mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivning. - Københavns Kommune er synlig på pladserne med uanmeldte tilsyn. - Københavns Kommunes håndhævelsesindsats er synlig overfor naboerne til metrobyggepladserne.
Døgnbemandet vagttelefon	- Service overfor borgere, som får mulighed for at kontakte Københavns Kommune, såfremt de mener, at vilkår ikke overholdes. - Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.
Gennemgang og kvalificering af entreprenørens egenkontrol	- Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.
Beskæftigelseseffekt ved øget miljøtilsyn	11 årsværk til tilsyn

Bydele

Projektet vedrører Indre by, Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kongens Enghave.

Økonomi

Der skal som en konsekvens af budgetønsket afsættes 6,1 mio. kr. årligt i fire år til miljøtilsyn på Metro Cityringen.

Tabel 2. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Lønudgifter		5.000	5.000	5.000	5.000	20.000
- Drift af biler inkl. forsikring og reparationer		500	500	500	500	2.000
- Arbejdsbeklædning/ værnemidler, mobiltelefoner, pc'ere m.v. til tilsynsmedarbejdere		600	600	600	600	2.400
Serviceudgifter i alt		6.100	6.100	6.100	6.100	24.400

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	1. januar 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Teknik- og Miljøforvaltningens mulighed for at føre et effektivt tilsyn med Metro Cityringen vil afhænge af muligheden for at opretholde den nuværende døgnvagtordning og udvide antallet af tilsynsmedarbejdere. Den nuværende bevilling til tilsynsindsatsen udløber med udgangen af 2014. Såfremt der ikke tilføres midler til området, vil tilsynsindsatsen blive tilsvarende reduceret. Dette vil medføre, at Københavns Kommune ikke vil kunne leve op til den pålagte tilsynsforpligtigelse.

Budgetønsket er baseret på den nuværende lovtekst og bekendtgørelser. Ændring af lov og tilhørende bekendtgørelser kan ændre på Teknik og Miljøforvaltningens vurdering af tilsynsbehov.

Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen har med beslutning den 19. juni 2013 afsat hhv. 2 mio. kr. i 2013 og 4 mio. kr. i 2014 til døgnbemandet tilsyn med metrobyggepladserne.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BR 19.06.2013			2.000	4.000			
Afsatte midler i alt			2.000	4.000			
<i>Heraf forbrug</i>			2.000	4.000*			

Note: * Midlerne i 2014 er disponeret med udgangspunkt i de eksisterende regler for byggeriet.



TM59 Metro Cityringen – Færdiggørelse af udskudte anlægsprojekter

6. maj 2014

Sagsbehandler
Henrik Preisler Mathiesen



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

I forbindelse med gennemførelse af anlægsprojekterne på Øster Allé, Vester Voldgade, pladsen ved Vartov og Nørrebro Cykelrute (Engstrømgrunden), blev de arealer, som efterfølgende kom til at ligge inden for Metro Cityringens arbejdspladsarealer, ikke realiseret. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens ønske, at Metroselskabet medtager disse arealer i forbindelse med etablering af forpladsprojekterne. Teknik- og Miljøforvaltningen har tilbageholdt midler i de respektive bevillinger, men mangler imidlertid 4,7 mio. kr. for at kunne indgå en aftale med Metroselskabet.

Indhold

Vejarealer, der indgår i anlæg af Metro Cityringen, er midlertidigt erhvervet af Metroselskabet gennem ekspropriation. Den eksproprierede part – Københavns Kommune – er i forbindelse med ekspropriationerne forpligtiget til, af omkostningsbegrænsende hensyn, at udelade, at gennemføre planlagte investeringer i vejanlæg, der efterfølgende går tabt som følge af anlæg af Metro Cityringen.

De berørte arealer blev derfor i forbindelse med gennemførelse af de respektive projekter udtaget af anlægsentrepriserne og i stedet planlagt udført som en del af Metroselskabets stationsforpladser. Metroselskabets rådgivere har derfor indarbejdet de udskudte projekter i de berørte forpladsprojekter og beregnet hvilke udgifter, der er forbundet ved at medtage disse anlægsarbejder inkl. administration, projektering og tilsyn.

Af hensyn til at sikre et sammenhængende projekt og et entydigt udbudsmateriale, herunder et entydigt rådgiveransvar, har det været nødvendigt at lade rådgiverne indarbejde de udskudte anlægsprojekter fra bunden. Teknik- og Miljøforvaltningen har imidlertid kun reserveret et

beløb svarende til fradraget i oprindelige entrepriser, og der mangler derfor finansiering af projektomkostningerne. Hertil kommer, at Metroselskabets beregning er baseret på erfaringstal, mens Københavns Kommunes tal er baseret på de konkrete tilbudslistepriser og derfor generelt er lavere. Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemgået Metroselskabets beregninger og er enig i de reviderede overslag for færdiggørelsen af de fire projekter.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det udførelsesmæssigt og økonomisk er den mest hensigtsmæssigt løsning at lade Metroselskabet færdiggøre anlægsprojekterne.

Overordnede målsætninger og effekter

Etablering af de udskudte overlappende projekter sammen med forpladsprojekterne vil sikre sammenhængen på tværs af projekterne.

Findes de manglende midler ikke, vil Metroselskabet skulle reetablere de oprindelige anlæg, som de så ud, inden de respektive byggepladser blev etableret. Da disse anlæg ikke kan fungere i sammenhæng med de udførte projekter (Øster Allé, Vester Voldgade, pladsen ved Vartorv og Nørrebro Cykelrute), vil Københavns Kommune umiddelbart efter aflevering skulle omlægge arealerne i overensstemmelse med de udskudte projekter. I og med at de reserverede midler i bedste fald kun vil række til de faktiske anlægsudgifter, vil Københavns Kommune på dette tidspunkt skulle finde den manglende finansiering.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Færdiggørelse af udskudte anlægsprojekter	Etablering af de udskudte overlappende projekter sammen med forpladsprojekterne vil sikre sammenhængen på tværs af projekterne, samt begrænse generne for borgere og brugere af byen.
Beskæftigelseeffekt (4,7 mio. kr.)	5,6 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Indre By, Nørrebro og Østerbro.

Økonomi

Metroselskabets rådgivere har vurderet, at udgifterne til færdiggørelse af de udskudte overlappende projekter inkl. usikkerhedstillæg og omkostninger til administration, projektering og tilsyn er på i alt 13,2 mio. kr. Teknik- og Miljøforvaltningen har reserveret 8,5 mio. kr. og der mangler således 4,7 mio. kr.

Når hovedprojekterne, inkl. de udskudte overlappende projekter, foreligger, udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen en samlet vurdering af de afledte driftsudgifter.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Færdiggørelse af projekter		4.700				4.700	4.700*
Anlægsudgifter i alt		4.700				4.700	4.700*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift **							
Afledte serviceudgifter i alt							

Note: ** Der udarbejdes en samlet vurdering af afledte driftsudgifter for de 14 nye byrum inkl. de udskudte projekter, når hovedprojektet foreligger.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Den overordnede risiko for aktiviteterne er lille, da økonomi og tid er koordineret med metroens byggeperiode.

Prissætningen er foretaget af Metroselskabet, og ved Københavns Kommunes betaling for disse i januar 2015, overtager Metroselskabet den økonomiske risiko. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at overslagene afspejler markedsprisen. Risikoen for forskydning af projektets ibrugtagning hænger sammen med hele tidsplanen for Metro Cityringen, og har derfor en risiko for forsinkelse som følge af sammenhængende arbejder med de større processer.

Aktiviteterne vil ikke påvirke fremkommeligheden, da de udføres i forbindelse med eksisterende byggepladser. Hvis projektet ikke finansieres, vil den nødvendige færdiggørelse af arealerne medføre yderligere fremkommelighedspåvirkning, da anlægsarbejdet vil skulle udføres efter metroens byggeperiode.

Tidligere afsatte midler

Bevillingerne, der er givet til de fire projekter i perioden 2006-2011, fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/1)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Øster Allé	1.500	4.000	23.000				
Vester Voldgade (Metropolzone)			26.400	19.300			
Vartov (Metropolzone)				25.200			
Nørrebro Cykelrute				1.475		14.025	
Afsatte midler i alt	1.500	4.000	49.400	45.975		14.025	
<i>Heraf forbrugt*</i>	<i>1.500</i>	<i>4.000</i>	<i>49.400</i>	<i>45.975</i>		<i>14.025</i>	

Note: *Heraf er 8,5 mio. kr. reserveret til Metroselskabet.



TM60 Løft af byrum ved nye metroforpladser

7. maj 2014

Sagsbehandler
Henrik Preisler Mathiesen



Illustration af Enghave Plads (COWI/Arup/Systra)

Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Metroselskabet har i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet projektforslag for Metro Cityringens 14 nye stationsforpladser. I forbindelse hermed er der identificeret en række mulige tilkøb, som vil øge kvaliteten af de fremtidige forpladser i forhold til byliv og drift.

Indhold

De identificerede tilkøb vil tilføre byrummene elementer, som vil være til stor glæde for borgerne og brugerne af byen, ligesom tilvalgene vil etablere løsninger, der giver en lettere drift og dermed generelt vil forbedre kvaliteten i byrummene. Nogle tilkøb knytter sig til en enkelt forplads, mens andre går på tværs af flere eller alle forpladser.

Overordnede målsætninger og effekter

De eksisterende projektforslag kan realiseres inden for den eksisterende økonomiske ramme til etablering af forpladser, som Borgerrepræsentationen besluttede i budget 2012. Tilkøbene vil imidlertid øge kvaliteten af forslagene i forhold til byliv og drift samt give mulighed for at etablere nogle løsninger, som i højere grad underbygger Københavns Kommunes mål for bl.a. øget ophold, tilgængelighed og cyklisme.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Offentlige handikoptoiletter ved Marmorkirken, Poul Henningsens Plads, Vibenshus Runddel, Skjolds Plads, Nørrebro Station, Nørrebros Runddel og Nuuks Plads	Etableringen af handikoptoiletter, hvor der ikke i forvejen findes offentlige toiletter i byrummet, vil bidrage til opfyldelse af toilethandlingsplanen
2. Øgede træstørrelser ved Trianglen, Skjolds Plads og Nørrebro Station	Forøgelsen af størrelsen på de plantede træer vil sikre, at træerne hurtigere får den ønskede arkitektoniske effekt
3. Runde Københavnerbænke på Rådhuspladsen	Bænkene vil ændre lundens status, så den bliver et attraktivt opholdssted i byrummet
4. Overdækning af cykelstativer på Nørrebro Station	Overdækningen vil øge cykelparkeringens brugsmæssige kvalitet, så flere vil cykel til stationen

5. Røde specialdesignede bænke på Enghave Plads	Bænkene er et vigtigt element for pladsens rumlige disponering og vil skabe et væld af nye opholdsmuligheder på pladsen
6. Rydning af underjordisk toilet ved Nørrebro Runddel	Rydningen vil gøre det muligt at plante træer på hjørnet, så Runddelens byrumsmæssige symmetri kan genskabes
7. Drikkevandsposter ved alle stationer	Drikkevandspostene vil øge kvaliteten af byrumsoplevelsen, når man færdes i byen
8. Fuld tilgængelighed ved signalanlæg i seks kryds	Løsningerne vil sikre tilgængelighed hele vejen rundt i krydsene
9. Faste fuger under cykelparkering i chausséstensbelægninger	De faste fuger vil forhindre ukrudt i fugerne, hvilket vil få byrummet til at fremstå mere indbydende
10. Udvidelse af de rodvenlige bærelag på Kongens Nytorv	Det udvidede rodvenlige bærelag vil forbedre vækstvilkårene for træerne i Krinsen og forlænge træernes levetid
11. Ny teknik til eksisterende springvand på Enghave Plads	Den ny teknik vil gøre, at springvandet kan fungere uden brug af kemikalier
Beskæftigelseseffekt (31,4 mio. kr.)	37,7 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Indre by, Nørrebro, Østerbro og Vesterbro.

Økonomi

Tilkøbene udgør i alt 31,4 mio. kr. inklusiv projektering, administration, tilsyn og risikotillæg.

Tildeles midlerne, vil Teknik- og Miljøforvaltningen udbetale ca. 21 mio. kr. til Metroselskabet i januar 2015, som herefter vil kunne nå at indarbejde tilkøbene rettidigt i forhold til projekteringsprocessen. Ved betaling af beløbet påtager Metroselskabet sig samtidig den økonomiske risiko i forbindelse med udbud og anlæg.

De resterende midler anvendes til intern projektledelse i Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med udarbejdelse af forpladsprojekterne og til etablering af handikapprojekter i 2018 på de 7 forpladser, hvor der ikke findes offentlige toiletter i byrummet.

Når hovedprojekterne foreligger, udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen en samlet vurdering af afledte driftsudgifter for de 14 nye byrum inklusiv eventuelle tilkøb. Driftsudgifter i forbindelse med de offentlige handikapprojekter beløber sig til 100.000 kr. pr. toilet pr. år.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Anlæg inkl. projektering, administration, tilsyn og risikotillæg		21.400					21.400	21.400
- Indkøb og etablering af offentlige toiletter inkl. adm. og tilsyn					10.000		10.000	
Anlægsudgifter i alt		21.400			10.000		31.400	21.400
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift						700	700	
Afledte serviceudgifter i alt						700	700	

Metroselskabet udarbejder hovedprojekter for forpladserne inklusiv eventuelle tilkøb i 2014-15. Forpladserne anlægges i 2016-2018.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Primo 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Overordnet har aktiviteterne en lille risiko, hvor potentielle udfordringer ligger i tidsplanen der er afhængig af metroens byggeperiode.

Tilkøbene er prissat af Metroselskabet, og ved Københavns Kommunes betaling for disse i januar 2015, overtager Metroselskabet den økonomiske risiko. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at overslagene afspejler markedsprisen. Prissætningen af de syv offentlige toiletter er baseret på den type af toiletter fra Danfo, som blev opstillet på byens pladser i 2011. Københavns Kommune har ikke en rammeaftale på disse toiletter, og prisen vil derfor afhænge af, hvordan opgaven beskrives og udbydes.

Tidligere afsatte midler

Med de 51,6 mio. kr., der blev afsat i budgetaftalen for 2012 til byrumstilkøb, blev det muligt at realisere de dispositionsplaner, som danner grundlag for det videre arbejde samt lokalplanerne (Teknik- og Miljøudvalget, 27. april 2011). Midlerne er udbetalt til Metroselskabet i december 2012.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/1)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2012		51.600					
Afsatte midler i alt		51.600					
<i>Heraf forbrugt</i>		<i>51.600</i>					



TM65 Administration og udvikling af parkeringsområdet (rev. 9. september 2014)

25. august 2014

Sagsbehandler
Søren Lindgreen



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

De eksisterende aktiviteter på parkeringsområdet som analyse- og strategiarbejde og udviklingsarbejde er finansieret af P-aftalen 2011, som udløber den 31. december 2014. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår at fortsætte dette arbejde på parkeringsområdet efter P-aftalens udløb.

Indhold

Parkering udgør en vigtig brik i byens trafikale infrastruktur, og det er derfor vigtigt, at området følger byens udvikling. I P-aftalen 2011 har der – udover midler til den daglige drift af betalingsparkering og parkeringskontrol – også været afsat midler til en række andre parkeringsrelaterede opgaver. Disse opgaver inkluderer bl.a. analyser og strategiudvikling af parkeringsområdet, administration ved oprettelse og nedlæggelse af parkeringspladser, oprettelse og justering af parkeringszoner, udarbejdelse af parkeringstællinger og parkeringsredegørelser samt arbejde med oprettelse af P-fonde og udmøntning af P-deklarationer.

Efter P-aftalens udløb den 31. december 2014 vil der ikke længere være finansiering til at løfte disse opgaver i Teknik- og Miljøforvaltningen. For at kunne fortsætte arbejdet i 2015 og frem er der behov for en bevilling til årsværk, til ekstern konsulent- og rådgivningsbistand, til gennemførelse af parkeringstællinger samt til lovpligtig skiltning. Med en bevilling vil Teknik- og Miljøforvaltningen fortsat kunne tilbyde den nuværende service overfor Borgerrepræsentation og eksterne parter og interessenter samt løbende udvikle den knowhow, der kræves for at parkeringsområdet i København kan udvikles.

Overordnede målsætninger og effekter

Fremtidig administration af parkeringsområdet vil være afgørende for fremkommelighedsdagsordenen, imødegåelse af regionale trængselsproblematikker og understøttelse af grøn mobilitet. Den vil endvidere kunne understøtte den generelle vækst via optimering af parkeringsforhold for erhvervslivet og stille data til rådighed om parkeringsområdet.

Der ønskes tre årsværk pr. år til at varetage disse opgaver. Derudover er der behov for ét årsværk pr. år til parkeringstællingerne. Denne opgave vil kunne varetages af personale, som i kraft af personlige og sociale forhold i øvrigt har begrænset adgang til arbejdsmarkedet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Justering af parkeringszoner	Fremkommelighed og trængselsbegrænsning
Intern rådgivning og udarbejdelse af parkeringsredegørelser	Eksekvering af anlægsprojekter
Parkeringstællinger	ITS og brugerrettet parkeringsinformation
Oprettelse af P-fonde m.v.	Bidrag til parkeringsinfrastruktur

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Projektet har årlige anlægsudgifter på 3,2 mio. kr. i perioden 2015-2018. Indtægterne fra betalingsparkering bliver modregnet i statens bloktilskud til Københavns Kommune, hvis indtægterne ligger over 70 % af indtægtsniveauet for 2007 tillagt de afskrivninger, der er på aktiverede anlæg på parkeringsområdet. Selvom aktiviteterne i dette budgetnotat er anlægsfinansieret og vedrører projektering af anlægsprojekter vil det ikke sænke modregningen i blottilskuddet, da aktiviteterne ikke vil kunne afskrives, fordi de ikke kan aktiveres.

Tabel 2. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Lønninger		1.800	1.800	1.800	1.800	7.200	7.200*
- Ekstern rådgivning		500	500	500	500	2.000	2.000*
- Parkeringstællinger		400	400	400	400	1.600	1.600*
- Skiltning		500	500	500	500	2.000	2.000*
Anlægsudgifter i alt		3.200	3.200	3.200	3.200	12.800	12.800*

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes afsluttet	December 2018

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være risici forbundet med projektet, da Teknik- og Miljøforvaltningen har erfaring med at varetage opgaverne.

Tidligere afsatte midler

Der blev i P-aftalen 2011 afsat anlægsmidler til drift af parkeringssekretariatet, som udover implementering af p-strategien og analyser af belægningsgrader løbende har forvaltet den overordnede styring af p-området.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
P-aftalen 2011		3.500	3.500	3.500			
Afsatte midler i alt		3.500	3.500	3.500			
<i>Heraf forbrugt *</i>		<i>3.500</i>	<i>3.500</i>	<i>3.500</i>			

Note: * De afsatte midler er disponeret.



TM66 Pulje til parkeringspladser



5. september 2014

Eksekveringsparat?

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

Baggrund

I P-forlig 2011 aftalte parterne, at der skal etableres erstatningspladser for de parkeringspladser, der nedlægges i blå zone som følge af anlægsprojekter. I mange områder af byen er det imidlertid vanskeligt at etablere erstatningspladser på gadeplan, ligesom der ikke er fundet finansiering til en række parkeringspladser, som nedlægges i blå zone. I dette budgetnotat foreslås udfordringen med erstatningsparkeringspladser håndteret i 2015 efter udløbet af P-forliget i 2014.

Indhold

Udfordringen med parkeringspladser foreslås håndteret på følgende måde i 2015 og fremadrettet:

Håndteringen af parkeringspladser i områder med høj belægningsprocent fremadrettet

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder fremadrettet en årlig parkeringsredegørelse forud for budgetforhandlingerne – første gang i forbindelse med forhandlingerne om budget 2016. Denne redegørelse skal bl.a. omhandle etableringen af parkeringspladser i områder med høj belægningsprocent samt nedlæggelse af parkeringspladser som følge af anlægsprojekter. Behovene i de årlige redegørelser skal endvidere samtænkes med principperne for udmøntning af midler fra puljen fra parkeringsdeklarationer.

Håndteringen af parkeringspladser i områder med høj belægningsprocent i 2015

2015 bliver et overgangsår, inden der udarbejdes en parkeringsredegørelse forud for forhandlingerne om budget 2016. I dette budgetnotat ønskes der en pulje til etablering af parkeringspladser. Disse skal udmøntes som anlægsbevillinger via indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

I vurderingen af behov for udmøntning bør indgå følgende kriterier:

- Belægningsprocent i dag- og nattetimer i området.
- Nærhed til alternative parkeringsmuligheder.
- Mulighed for at anlægge overfladeparkering ved f.eks. skråparkering, så pladserne kan etableres inden for en rimelig økonomisk ramme.

Der ønskes afsat en pulje på 10 mio. kr. til disse parkeringspladser.

På Rantzausgade er der en særlig udfordring, eftersom der skal nedlægges 52 pladser, som vurderes ikke at kunne etableres i nærområdet på gadeplansniveau. Denne udfordring vil indgå i parkeringsredegørelsen frem mod budget 2016.

Overordnede målsætninger og effekter

Håndteres udfordringen med nedlæggelse af parkeringspladser som følge af anlægsprojekter ikke, vil det betyde en nedgang i antallet af parkeringspladser i områder med høj belægningsprocent.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Håndtering af erstatningspladser	Opretholde antallet af parkeringspladser
Beskæftigelseseffekt (10 mio. kr.)	12 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Projektet har anlægsudgifter på 10 mio. kr.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Pulje til erstatningspladser		10.000				10.000	
Anlægsudgifter i alt		10.000				10.000	

Udmøntningen af puljen vil ske i konkrete anlægsbevillinger.

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være risici forbundet med projektet.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM67 Idéoplæg om byrum i Åboulevard ved frilæggelse af Ladegårds Å

19. juni 2014

Sagsbehandler
Anders Rody Hansen



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

I budgetaftalen for 2014 blev der givet midler til at udarbejde en teknisk foranalyse af muligheden for at etablere en tunnel og anlægge en åpark langs Ågade og Åboulevarden.

Det nærværende budgetønske fortsætter det igangværende arbejde med et mere konkret idéoplæg på baggrund af bl.a. en borgerinddragelsesproces. Idéoplægget skal grundigt belyse mulighederne for en løsning, som sammentænker en trafik tunnel under Åboulevard, Ågade og Bispeengbuen med en løsning, der håndterer skybrudssituationer samt sætter rammerne for det byrum, som opstår på gadeniveau.

Indhold

Den igangværende undersøgelse afdækker nogle indledende valg af det overordnede koncept for en løsning. Undersøgelsen bidrager dermed til den indledende afklaring af, om der kan etableres en løsning med en kombineret trafik- og skybrudstunnel eller om der skal planlægges adskilte løsninger. Resultaterne af den igangværende undersøgelse vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo august 2014 med henblik på efterfølgende politisk behandling i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget.

Det foreslåede idéoplæg skal bringe undersøgelseerne videre ved mere detaljeret at vurdere forudsætninger, konsekvenser og omkostninger ved projektet. Der skal som en væsentlig del af idéoplægget gennemføres en omfattende borgerinddragelsesproces, primært i forhold til input omkring udnyttelsen af og indholdet i den nye udformning af gaderummet samt omkring den mulige fremtidige trafikale struktur. Idéoplægget lægger dermed op til en politisk beslutning med valg eller fravalg af en tunnel som en del af løsningen, og kan dermed efterfølges af et konkret anlægsprogram.

Idéoplægget kommer bl.a. til at omhandle følgende:

- En fastlæggelse af den endelige trafikale løsning, herunder hvor lang tunnelen vil skulle være samt hvor og hvordan til- og frakørselsanlæg kan etableres.
- Gennemførelse af hydrauliske beregninger på baggrund af den valgte løsning.
- Fastlæggelse af rammerne for hvordan anlægget kan bygges, herunder estimere anlægsoverslag for løsningen.
- Visualiseringer af hvordan byrummet og overfladeløsningen kan tage sig ud, herunder ved tilslutningsanlæg, for at belyse den fysiske udstrækning.
- Indledende vurderinger af potentialet for byudvikling i Bispeengbuens linjeføring, rammerne herfor samt de økonomiske muligheder heri.
- Afklaring af finansiering, herunder fordeling mellem berørte kommuner og staten, og muligheden for takstfinansiering (via HOFOR).

Det vil derfor med idéoplægget være muligt at få en detaljeret belysning af hvilke muligheder, der er for at etablere en samlet løsning på trafik- og skybrudsproblemerne i området, samtidigt med at der kan tages fat i vurdering af potentialet i omdannelsen af gaderummet.

Overordnede målsætninger og effekter

Det overordnede mål med idéoplægget er at belyse, om det er muligt at skabe en god trafik- og skybrudsløsning samtidig med, at der kan gives noget tilbage til byen i form af bedre byrum og færre gener fra trafikken.

I området omkring Åboulevard, Ågade og Bispeengbuen afvikles der store mængder trafik, hvilket har tydelige miljømæssige konsekvenser for lokalområdet både i form af luftforurening og støjpåvirkning. Ved at føre størstedelen af denne trafik i tunnel vil der være mærkbare effekter i form af væsentlig reduceret støjpåvirkning og neddrogning af luftforureningen.

Området har samtidig haft omfattende oversvømmelser i forbindelse med skybruddet den 2. juli 2011 på grund af områdets lave beliggenhed. Reduceret trafik på overfladen vil skabe plads til regnvand i en skybrudsløsning på overfladen i kombination med en underjordisk løsning, således at fremtidige skybrud vil kunne håndteres effektivt.

Områderne i Frederiksberg og København langs strækningen har i dag karakter af at være 'bagsiden' af begge byer frem for en del af et samlet byområde. Ved at udnytte det reducerede trafikareal til anlæg af et nyt og attraktivt byrum, og f.eks. at frilægge Ladegårds Å, kan områderne løftes samlet set.

Frederiksberg Kommune er, efter invitation til projektet, aktivt deltagende i analysearbejdet, men bidrager ikke med en delfinansiering af undersøgelserne på nuværende tidspunkt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Borgerinddragelse	Lokal forankring, vurdering af byens behov
Tekniske analyser	Afklare muligheder og begrænsninger for anlægget
Hydrauliske beregninger	Afklare skybrudshåndtering og vandmængder ved frilagt å
Visualiseringer	Tydeliggøre muligheder for etablering af byrum
Beskæftigelseseffekt (6 mio. kr.)	7,2 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Nørrebro samt Frederiksberg for så vidt angår overfladeløsningen. Der vil være afledte effekter i et større område særligt i forhold til trafik- og skybrudshåndtering.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 6 mio. kr. til rådgiverhonorar til udarbejdelse af idéoplæg herunder visualiseringer, gennemførelse af den borgerrettede inddragelsesproces samt til den interne projektledelse.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Udarbejdelse af idéoplæg		3.500	1.500			5.000	5.000*
- Midler til intern projektledelse		600	400			1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt		4.100	1.900			6.000	6.000*

Inden projektet kan igangsættes, skal der gennemføres udbud af rådgiverudbydere, hvilket forventes at være gennemført i januar 2015. Teknik- og Miljøudvalget vil få forelagt en status på projektet i løbet af sommeren 2015 inden den endelige politiske behandling i foråret 2016.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2016

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Risikoen vurderes som begrænset og omhandler primært risikoen for fordyrende elementer som f.eks. behov for yderligere undersøgelser.

Tidligere afsatte midler

Der blev i budget 2014 afsat 1 mio. kr. til en teknisk foranalyse.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/1)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2014				400	600		
Afsatte midler i alt				400	600		

<i>Heraf forbrugt</i>				300			
-----------------------	--	--	--	-----	--	--	--

Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse



TM67a Bilag I. Uddybende beskrivelse

Den igangværende undersøgelse afdækker nogle indledende valg af det overordnede koncept for en løsning i forhold til at etablere en tunnel og anlægge en åpark langs Ågade og Åboulevarden: Mulighed for fælles tunnel for trafik og regnvandshåndtering eller separate løsninger. Afgrænsning af løsningen over og/eller under gadeniveau. Hertil kommer en indledende vurdering af projektets økonomi samt en indledende vurdering af påvirkningen af samfundsøkonomien i projektet.

Den igangværende undersøgelse bidrager dermed til den indledende afklaring af, om der kan etableres en løsning med en kombineret trafik- og skybrudstunnel eller om der skal planlægges adskilte løsninger. Idéoplægget tager dette et skridt videre på baggrund af en inddragelsesproces og klarlægger mulighederne for overfladeløsningen samt estimerer omkostninger og muligheder ved en samlet omdannelse

Idéoplægget kommer til at omhandle følgende:

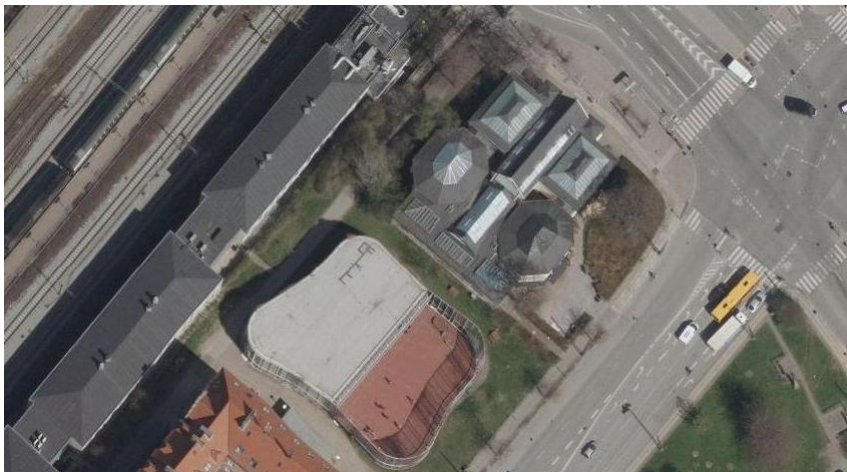
- En vurdering af trafikale konsekvenser af forskellige alternativer.
- En fastlæggelse af den endelige trafikale løsning, herunder hvor lang tunnelen vil skulle være, samt hvor og hvordan til- og frakørselsanlæg kan etableres.
- En vurdering af omfanget af trafik på overfladen og fastlæggelse af krav og behov for vejadgang.
- Gennemførelse af hydrauliske beregninger på baggrund af den valgte løsning.
- Fastlæggelse af rammerne for, hvordan anlægget kan bygges, herunder estimere anlægsoverslag for løsningen.
- Visualiseringer af, hvordan byrummet og overfladeløsningen kan tage sig ud, herunder ved tilslutningsanlæg, for at belyse den fysiske udstrækning.
- Analyser af projektets bidrag til opretholdelse af fremkommeligheden for trafikanterne på strækningen og en vurdering af projektets betydning ift. evt. øget bilkørsel samt løsninger til at undgå eller håndtere dette.
- Indledende vurderinger af potentialet for byudvikling i Bispeengbuens linjeføring, rammerne herfor, samt de økonomiske muligheder heri.
- Omfattende samfundsøkonomisk vurdering, herunder i sammenligning med andre projekter.
- Dialog med staten og Vejdirektoratet omkring en samlet løsning.



TM84 Den Frie Udstillingsbygning – Medfinansiering af haveprojekt

20. juni 2014

Sagsbehandler
Jannike Axlev



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Den Frie Udstillingsbygning har modtaget to donationer til et haveprojekt. En donation på 1 mio. kr. til renovering af haven fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal, og en donation fra Statens Kunstfond på 1,8 mio. kr. til et kunstværk i haven. Donationen fra Statens Kunstfond er betinget af en kommunal medfinansiering på 5,5 mio. til anlæggelsen af haven. Dette areal er ejet af Københavns Kommune, og det er Teknik- og Miljøforvaltningen, som passer det nuværende haveanlæg.

Indhold

Udstillingsbygning ligger ved Østerport Station, men det nuværende haveanlæg udnytter ikke den attraktive beliggenhed. Den Frie Udstillingsbygning ønsker derfor at etablere en mere åben og tilgængelig have med bl.a. udendørsservering, som i højere grad vil invitere forbipasserende og besøgende i museet til at tage ophold.

Den anerkendte schweiziske landskabsarkitekt Günter Vogt har tegnet et skitseforslag, hvis overordnede idé skal indarbejdes i et kommende haveprojektet, som vil give et løft til området, hvor udstillingsbygningen, Kastellet, Østerport Station og Nyboder mødes. I forbindelse med den igangværende renovering af udstillingsbygningen nedrives en tilbygning, så der bliver større mulighed for at etablere et grønt, attraktivt byrum til glæde for alle.

Statens Kunstfond har i denne sammenhæng givet tilsagn om et tilskud på 1,8 mio. kr. til et permanent kunstværk til siddeområdet ved udstillingsbygning. Tilsagnet er betinget af en kommunal medfinansiering af anlæggelsen af haveanlægget på 5,5 mio. kr., hvor Den Frie Udstillingsbygning senest den 15. oktober 2014 skal give en tilbagemelding til Statens Kunstfond om, hvorvidt der er givet tilskud.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med haveprojektet er at gøre et lille grønt areal uden den store rekreative eller biologiske værdi til et grønt, attraktivt byrum. Herudover tilføres arealet en øget biodiversitet og borgerne gives en ny grøn oplevelse at besøge.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Åbning af haven	De mange forbipasserende får et nyt, grønt byrum
Beskæftigelseseffekt (5,5 mio. kr.)	6,6 årsværk (inkl. fondsmidler 10 årsværk)

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

Bydele

Projektet vedrører Indre by.

Økonomi

Den kommunale medfinansiering af haveprojektet er på 5,5 mio. kr. i anlæg. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2017 og frem. I dag er der en meget begrænset pleje af arealet, og et nyt haveprojekt med bl.a mulighed for ophold vil derfor medføre øgede driftsomkostninger. De øgede driftsomkostninger forventes at være på 200 kr./m².

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg:</i>							
- Forprojektering		1.000				1.000	1.000*
- Anlæg			4.500			4.500	
Anlægsudgifter i alt		1.000	4.500			5.500	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>							
- Vedligehold og drift				240	240	480	
Afledte serviceudgifter i alt				240	240	480	

Tabel 3. Tidsangivelse

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

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at risikoen ved projektet er lav.

Den primære risiko ligger i samarbejdet med de mange samarbejdspartnere og bidragsydere samt at få koordineret de forskellige ønsker og krav i projekteringsfasen. Et tæt samarbejde i særligt programmeringsfasen kan minimere risikoen for, at tidsplanen ikke kan overholdes. Det vurderes ikke, at der er knyttet nogen væsentlig risiko til anlægsprojektets økonomi.

Fremkommelighed

Der forventes ingen fremkommelighedsudfordringer med projektet, da byggepladsen ikke forventes at ligge på vejareal.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM87 Ny Amagerbrogade – Etape 2

17. juni 2014

Sagsbehandler
Anders Rody Hansen



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Borgerrepræsentationens godkendte den 6. februar 2014 helhedsplanen for Ny Amagerbrogade. I 2014 bliver der udarbejdet et dispositionsforslag for hele Amagerbrogade samt et projektforslag for etape 1, som forventes politisk behandlet over vinteren 2014/2015. Der er afsat 40 mio. kr. til dette arbejde samt til anlæggelsen af etape 1. Dette budgetønske indeholder forslag til etape 2 af Ny Amagerbrogade til anslået 30 mio. kr.

Indhold

Projektets samlede indhold er beskrevet i helhedsplan for Ny Amagerbrogade. Helhedsplanen beskriver de byrumsmæssige intentioner og trafikale ændringer ved omdisponeringen af Amagerbrogade, ligesom planen sætter rammen for hvilke delstrækninger, punktprojekter, krydsombygninger og øvrige trafikale tiltag, som er omfattet i hhv. den første anlægsetape og de efterfølgende anlægsetaper.

Etape 1 forventes at reducere den del af biltrafikken på Amagerbrogade, som er uden ærinde på gaden og dermed udelukkende gennemkørende. Herved skabes der fysisk plads til at omdisponere gadens profil, således at strøggadens funktioner understøttes.

Etape 2, som foreslås i dette budgetønske, indeholder en ombygning af Amagerbrogade fra Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade og et afstribningsprojekt på den østlige del af Amager Boulevard, som er nødvendig for at sikre den trafikale sammenhæng mellem etape 1 og 2. Etape 2 er tillige vist på ovenstående kort, hvor også etape 1 fremgår. Se endvidere bilag 1 for en uddybende beskrivelse.

Ombygningen af Amagerbrogade koordineres endvidere løbende med indsatsen for klimatilpasning på Amager, hvorfor der er mulighed for at løfte disse to projekter i samme ombæring.

Butikkerne er en vigtig bestanddel af strøggaderne og står over for store udfordringer i disse år. I tilknytningen til ombygningen af Amagerbrogade anbefales det derfor at igangsætte et pilotprojekt om en kvartermanagerfunktion, der skal sikre den erhvervsmæssige vinkel ved gennemførelse af helhedsplanen. Se bilag 1 for en uddybende beskrivelse.

Overordnede målsætninger og effekter

Den overordnede målsætning med at reducere biltrafikken og ombygge Amagerbrogade er at gøre handelsmiljøet mere attraktivt, give bedre opholdsmuligheder, plante gadetræer og sikre bedre forhold for fodgængere og cyklister. Kvartermanagerfunktionen skal i denne sammenhæng hjælpe de handelsdrivende med at udnytte de muligheder, som ombygningen giver. Endvidere prioriteres bussernes fremkommelighed og buspassagerernes komfort ved stoppesteder højt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Ombygning af Amagerbrogade	<ul style="list-style-type: none"> - Et mere attraktivt handelsmiljø - Bedre opholdsmuligheder - Flere gadetræer - Bedre forhold for fodgængere og cyklister - Prioriteres bussernes fremkommelighed - Prioritere buspassagerernes komfort
Kvartermanagerfunktionen	- Hjælpe de handelsdrivende med at udnytte de nye muligheder
Beskæftigelseseffekt (30 mio. kr.)	36 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Amager Vest og Amager Øst.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 30 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2015 og frem til især øget renhold, grøn drift samt til den foreslåede kvartermanagerfunktion. Da strækningen er supercykelsti, kan projektet muligvis komme i betragtning til den statslige pulje, der er afsat i Folketingets nye trafikaf-tale, hvilket vil give mulighed for yderligere cykelforbedringer.

På Amager Boulevard fra Amagerfælledvej til Amagerbrogade gennemføres som en del af etape 2 et afstribningsprojekt, som er nødvendig for at sikre den trafikale sammenhæng mellem etape 1 og 2. Hvis denne del af projektet skal opgraderes fra stribning til samme standard som Amagerbrogade, som vist i helhedsplanen, vurderes dette at koste 20 mio. kr.

Omlægning af Amagerbrogade vil samlet set ikke medføre nedlæggelse af parkeringspladser, da nedlæggelse af parkeringspladser på Amagerbrogade vil blive erstattet med parkeringspladser i sidegaderne.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		4.000	2.000			6.000	4.000*
- Anlæg			6.000	18.000		24.000	
Anlægsudgifter i alt		4.000	8.000	18.000		30.000	4.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			100	300	300	700	
- Kvartermanager		600	600	600	600	2.400	
Afledte serviceudgifter i alt		600	700	900	900	3.100	

Projektforslaget forventes forelagt til politisk godkendelse i oktober 2015.

Tabel 3. Tidsangivelse

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

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der vurderes at være følgende risici forbundet med projektet:

- Forudsætningen for budgetoverslaget på 30 mio. kr. er, at projektet udvikles med kendte teknologier og almindelige brugte materialer og løsninger i Københavns Kommune.
- Hvis etape 2 kan projekteres og særligt anlægges sammen med etape 1, vil der være tale om et mere attraktivt projekt, som kan være med til at holde anlægspriserne nede.
- Gennem den igangsatte koordinering med klimatilpasningen på Amager kan der beskrives løsninger, der ligger ud over projektets målsætning, hvilket forudsætter at dette projekt bidrager økonomisk. I samme forbindelse skal der påregnes en forlængelse af anlægstiden.
- Vejrlig, koordinering med eventuelle andre anlægsprojekter eller uforudsete ledningsforhold i undergrunden kan samtidig sinke forlænge anlægstiden.

Flere forvaltninger/udvalg

Den foreslåede kvartermanagerfunktion er forankret i Københavns Erhvervscenter i Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen.

Tabel 4. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning (1.000 kr. – 2015 p/l)	Styringsområde	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen	Service		600	600	600	600	2.400
I alt			600	600	600	600	2.400

Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2013 er der afsat 40 mio. kr. til udarbejdelse af en helhedsplan for omdannelsen af Amagerbrogade samt anlæggelse af etape 1.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2013			40.000				
Afsatte midler i alt			40.000				
<i>Heraf forbrugt</i>			<i>6.000</i>				

Henvisninger

Borgerrepræsentationens godkendte Helhedsplan for Ny Amagerbrogade den 6. februar 2014 (punkt 9):

<https://subsite.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Moedemateriale/Borgerrepraesentationen/06-02-2014/b710f37c-14ab-468c-a13e-7baeff0ff82c.aspx>

Helhedsplan for Ny Amagerbrogade:

<http://www.kk.dk/da/Om-kommunen/Indsatsomraader-og-politikker/Publikationer.aspx?mode=detalje&id=1153>

Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse



TM87a Bilag I. Uddybende beskrivelse

Etape 2 af Ny Amagerbrogade indeholder en ombygning af Amagerbrogade fra Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade, et afstribningsprojekt på den østlige del af Amager Boulevard samt en kvartermanagerordning. I det følgende beskrives disse tiltag.

Ny Amagerbrogade – Etage 2

På strækningen fra Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade omprioriteres gaderummet med færre vejbaner (fra 4 til 2). Stækningen fra Amager Boulevard til Holmbladsgade planlægges dog anlagt med 4 vejbaner mod de nuværende 5.

Ombygningen medfører plads til gadetræer nord for Amager Boulevard samt bredere fortove til gavn for fodgængernes komfort og fremkommelighed på hele strækningen. Med bredere fortove og særlige bearbejdnings af kryds vil bylivet samtidig få et løft, og der vil samtidig opstå nye muligheder for attraktivt handels- og caféliv.

For at forbedre cyklisternes forhold og komfort arbejdes der med at forbedre cykelstiernes kapacitet. Dette kan på strækningen opnås ved at sikre et mere glidende flow igennem signalerne på Amagerbrogade samt ved at skabe plads til svingende cyklister. På kortere delstrækninger er der endvidere plads til at udvide cykelstibreden.

Bussernes hastighed og regularitet søges fastholdt gennem signalanlæg, der prioriterer busserne. Der etableres traditionelle buslommer ved stoppestederne på strækningen.

Reduktionen af biltrafikken opnås ved at sammentænke ovenstående løsninger med dosering af biltrafikken i trafiksignalerne, ombygninger af kryds og nedsat hastighed på Amagerbrogade.

Afstribningsprojekt på den østlige del af Amager Boulevard

På Amager Boulevard fra Amagerfælledvej til Amagerbrogade gennemføres et afstribningsprojekt, som skal sikre den trafikale sammenhæng mellem etape 1 og 2. Afstribningsprojektet skal håndtere, at der ikke længere er behov for samme antal vejbaner til den reducerede mængde trafik, ligesom projektet skal sikre, at bustrafikken prioriteres på strækningen og dermed kommer først ind på Amagerbrogade.

Kvartermanagerfunktion

Butikkerne er en vigtig bestanddel af strøggaderne og står over for store udfordringer i disse år. Andelen af tomme butikker i København er steget fra 2 % i 2007 til 5 % i første kvartal af 2014.

En kvartermanager kan sikre den erhvervsmæssige vinkel ved gennemførelse af helhedsplanen. Kvartermanageren har ved en serviceorienteret dialog hovedsagelig til opgave at skabe fælles fodslag blandt de handels-

drivende i gaden, hjælpe de handelsdrivende med at udnytte mulighederne, som ombygningen medfører, og at skabe en bevidsthed om, at rene og veldrevne gader gavner handlen. Kvartermanagerfunktionen kan være tidsbegrænset, men det foreslås som minimum, at funktionen fastholdes i hele ombygningsperioden samt det første år efter indvielse.



TM90 Udlejerkontrol – Øget kontrol af firmaudlejning

28. maj 2014

Sagsbehandler
Kenneth Gerdes



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Budgetnotatet er opstået efter en borgers henvendelse til teknik- og miljøborgmesteren vedrørende erhvervmæssig udlejning af boliger til firmaer, som stiller boligen til rådighed for deres medarbejdere. Nogle firmaudlejninger er af en sådan karakter, at der reelt foregår hoteldrift og ikke almindelig boligudlejning, hvilket kan give problemer for de eksisterende beboere i området, især i forhold til støj og utryghed.

Indhold

Et stadig større antal boliger i byen udlejes til firmaer og benyttes af ofte udenlandske medarbejdere tilknyttet forskellige projekter. Udlejningerne sker via et formidlerfirma til firmaer, som stiller boliger til rådighed for deres medarbejdere. Boligerne er møblerede og i nogle tilfælde tilbydes visse serviceydelser i form af sengelinned, tv-kanaler m.m. Det er svært præcist at vurdere omfanget af udlejningen, men alene et af formidlerfirmaerne angiver, at de har 2.300 boliger i København, hvilket dog dækker både boliger med og uden bopælspligt.

Københavns Kommune kontrollerer i dag, om boligerne benyttes som helårsbeboelse. I den forbindelse skrives der både til formidlerfirmaet, til firmalejeren og endelig til aktuel oplyst beboer med henblik på person-tilmelding til folkeregister som dokumentation for korrekt benyttelse til helårsbeboelse.

Budgetønsket omhandler en øget kontrol med, om boliger i Københavns Kommune benyttes til helårsbeboelse, for at minimere omfanget af korte udlejninger, som reelt svarer til hoteldrift, og for at håndhæve boligreguleringsloven mere effektivt. Derfor foreslås følgende aktiviteter:

1. Kortlægning af ejendomme, hvor firmaudlejning finder sted.
2. Kortlægning af folkeregistreringer for at afklare, om der bevidst forsøges på at omgå kommunens kontrol om korrekt benyttelse til helårsbeboelse.
3. Kortlægning af mønster i firmaudlejen, hvor det undersøges hvilke firmaer, der lejer boliger af formidlerfirmaer.

4. Afklaring af om firmalejere ved, at boliger i kommunen skal bruges til helårsbeboelse med tilmelding til folkeregister.
5. Opfølgning over for firmalejere, så ansatte, som bebor enheder, også bliver tilmeldt folkeregisteret.
6. Opfølgning over for firmaer med udenlandske ansatte, så de søger for, at der søges om dansk cpr-nummer til deres ansatte.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetønsket er at mindske omfanget af korte udlejninger, som reelt er at betragte som hoteldrift. Som afledt effekt vil kortlægning af området bidrage til, at boligreguleringsloven bliver håndhævet mere effektivt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kortlægning af ejendomme	- Øget kendskab til formidlerfirmaer, herunder ejerkreds, udlejningspraksis m.v.
Kortlægning af folkeregistreringer	- Bevidst undgåelse af kommuns kontrol om korrekt benyttelse af boliger opdages.
Kortlægning af mønster i udlejen	- Øget kendskab til, hvilke firmaer der benytter sig af korte lejemaal og til hvilket formål.
Afklaring af firmalejeres viden om regler	- Øget viden om, hvor indsatsen skal rettes.
Opfølgning over for firmalejere, så ansatte, som bebor enheder, også bliver tilmeldt folkeregisteret	- Hurtigere tilmelding til folkeregister. - Færre ulovlige korte udlejninger. - Sager om tomme boliger kan afsluttes hurtigere.
Opfølgning over for firmaer med udenlandske ansatte, så der søges om dansk cpr-nummer for at kunne blive tilmeldt.	- Hurtigere tilmelding til folkeregister. - Færre ulovlige korte udlejninger. - Sager om tomme boliger kan afsluttes hurtigere.
Beskæftigelseseffekt	1 årsværk til øget kontrol.

De nævnte aktiviteter er hver for sig nødvendige for at sikre, at boligerne opdages så tidligt at eventuelle fejltilmeldinger eller ulovlig benyttelse stoppes. Aktiviteterne er samtidig nødvendige for, at adfærden og indstillingen hos formidlerfirma ændres, så de er klar over, at kommunen følger firmaudlejninger nøje.

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Der skal som følge af budgetønsket afsættes 0,5 mio. kr. årligt til ansættelse af en medarbejder fra 2015 og frem, der udelukkende beskæftiger sig med firmaudleje af boliger. Der skal desuden afsættes budgetmidler til systemudvikling, der kan automatisere kortlægning af området herunder folkeregistreringer og mønster i firmaudlejen.

Tabel 2. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Lønudgifter		500	500	500	500	2.000

- Systemudvikling		250				250
Serviceudgifter i alt		750	500	500	500	2.250

Projektet kan iværksættes primo 2015 startende med systemudvikling. Kortlægningen kan påbegyndes omkring 1. april 2015 med en egentlig kontrol og opfølgning med start ca. 1. juli 2015.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Boligreguleringslovens § 50 giver Københavns Kommune mulighed for at forhindre midlertidig benyttelse herunder hoteludlejning. I de tilfælde hvor der konstateres udlejning til midlertidige formål, hvor personer kontinuerligt tjekker ud og ind efter meget kortvarige ophold, tages lovligheden op med de pågældende firmaer, og der meddeles påbud om ophør.

Der har dog tidligere været visse vanskeligheder ved afgrænsning af problemstillingen og bevisligheden med firmaudleje. Der er en frifindelsesdom, hvor et firma udbyder boliger i udleje med møbler, tv, el, varme, vand og servicekontrakt på rengøring. Retten fandt, at udlejning af boliglejemål på flere på hinanden følgende lejeaftaler, hvor lejerne selv vælger at opsiges lejemålene efter kortere eller længere tid med almindeligt opsigelsesvarsel, ikke var i strid med reglerne i boligreguleringsloven, selvom varigheden af benyttelsen i gennemsnit kun var tre måneder.

Der er derfor en reel risiko for, at Københavns Kommune ikke kan bevise, at der er tale om ulovlig benyttelse af boliger. Der er desuden en risiko for, at firmalejere ikke kan identificeres, da de ikke optræder som hverken ejere eller beboere.

På baggrund af risikovurderingen anbefales det derfor, at der ved udgangen af 2015 tages stilling til, om den øgede kontrol skal fortsætte i 2016. Dette kan ske ved en indstilling til Teknik- og Miljøudvalget. Såfremt det ikke anses for formålstjenstligt at fortsætte den øgede kontrol i 2016, vil bevillingen blive tilbageført til kommunekassen.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM94 Jobrotation i Teknik- og Miljøforvaltningen

26. august 2014

Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at give et kompetenceløft til forvaltningens ufaglærte ansatte, som igennem jobrotationsordningen får mulighed for at uddanne sig. Mens de ansatte medarbejdere er på uddannelse, får ledige samtidig mulighed for at komme ind som vikarer i forvaltningen og derigennem få erfaring, kontakt med arbejdsmarkedet, optjene timer i dagpengesystemet samt mulig ansættelse.

Sagsbehandler
Louise Sølvberg Dalsgaard

Teknik- og Miljøforvaltningen har ca. 600 specialarbejdere eller ufaglærte, og jobrotationsordningen bruges allerede i vid udstrækning af disse to grupper. Ordningen anvendes bl.a. i forbindelse med Green Teams i udsatte byområder. Der har indtil videre været gennemført otte hold af Green Team-uddannelsen med deltagelse af ca. 120 medarbejdere. Ordningen bruges også i Teknik- og Miljøforvaltningen til længerevarende uddannelse for enkelte ansatte. Derudover arrangeres øvrige uddannelsesforløb så vidt muligt indenfor rammerne af jobrotationsordningen.

Eksekveringsparat?

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

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen skønner, at der på nuværende tidspunkt er et potentiale for 200 uddannelsesforløb.

Eksempler på uddannelser, der er aktuelle for målgruppen:

- Uddannelser i AMU-regi som f.eks. IT-kurser, sprogundervisning, vagtkurser m.m.
- Konflikt håndtering, eventuelt kombineret med servicekultur.
- Ny renholdelsesuddannelse (uddannelsen er beskrevet i budgetnotatet *TM58 København – En renere hovedstad*).

Implementeringen af uddannelserne skal ske i samarbejde med tillidsrepræsentanter og den lokale ledelse for at sikre, at det er de mest aktuelle uddannelsesbehov, som imødekommes.

Kravene til ordningen er, at vikaren er ledig og har modtaget dagpenge, kontanthjælp, starthjælp eller introduktionsydelse i tre måneder. Der må ikke modtages VEU-godtgørelse – i form af kompensation for tab af løn eller tabt arbejdstid – til den ansatte eller løntilskud til vikaren samtidigt med, at der modtages jobrotationsydelse.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med projektet er, at ufaglærte ansatte får mulighed for at videreuddanne sig, ligesom ledige får mulighed for at få kontakt til arbejdsmarkedet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Ufaglærte medarbejdere får mulighed for efteruddannelse (200 uddannelsesforløb)	- Øgede kompetencer indenfor renhold, konflikt-håndtering, IT, sprog mv. - Dygtigere medarbejdere. - Øget medarbejdertilfredshed. - Styrke Teknik- og Miljøforvaltningens og Københavns Kommunes image som arbejdsplads.
Ledige bliver vikaransat	- Ledige får mulighed for at få erfaring og arbejdstimer, der kan bruges i jobsøgningen.

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 6,5 mio. kr. i perioden 2015-2018 fordelt på henholdsvis uddannelse af 200 renholdelsesmedarbejdere og til 200 uddannelsesforløb inden for AMU. De to ting er ikke afhængige af hinanden, men dækning af udgifter til jobrotation er kun for 200 uddannelsesforløb. Beløbet er et estimat for udgifterne til at sende 200 medarbejdere på uddannelse samt projektledelse og administration.

Tabel 2. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
<i>Renholdelsesuddannelse</i>						
- Udvikling af uddannelsesforløb, herunder projektledelse* (dette indgår også i TM58)		800				800
- Uddannelse af 200 medarbejdere		1.200	1.200	350	350	3.100
<i>AMU, konfliktbåndtering m.v.</i>						
- Udgifter til uddannelse, herunder projektledelse til administration og dokumentation		550	550	550	550	2.200
<i>Dækning af udgifter til jobrotation</i>						
- Udgifter til ikke-tilskudsdekket manko ved jobrotationsordning		100	100	100	100	400
Serviceudgifter i alt		2.650	1.850	1.000	1.000	6.500

*Beløbet indgår også i TM58 København – En renere hovedstad.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være væsentlige risici ved projektet.

Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2012 (service)		1.000	1.700	1.600			
Budgetaftale 2012 (anlæg)		500					
Afsatte midler i alt		1.500	1.700	1.600			
<i>Heraf forbrugt*</i>		<i>1.356</i>	<i>1.700</i>	<i>1.600</i>			

*Alle midler er disponeret



ØK10 Ældre, gangbesværede og den kollektive trafik

Baggrund

Borgerrepræsentationen tiltrådte i oktober 2013 et medlemsforslag fra Dansk Folkeparti om, at der skulle udarbejdes en undersøgelse af om den kollektive trafik, og herunder især bussystemet, er indrettet hensigtsmæssigt til ældre og gangbesværede.

Undersøgelser vedrørende ældres tilfredshed, forslag til busrutejusteringer samt indretning af stoppesteder blev herefter udarbejdet. På baggrund heraf besluttede Borgerrepræsentationen i april 2014, at der skulle arbejdes videre med busrutejusteringerne frem mod forhandlingerne om Budget 15, at forslagene til stoppestedsindretninger skulle indgå i forhandlingerne om Budget 15, og at der skulle igangsættes en undersøgelse af, hvorvidt information til ældre og gangbesværede om den kollektive trafik kan forbedres.

Indhold

Budgetforslaget indeholder tre dele:

1. forslag til ændringer af 9 busruter, der skaber kortere gangafstand fra op til 2.400 ældre og gangbesværedes boliger og til nærmeste busstoppested
2. forslag til tilpasning af op til 94 busstoppesteder, så de i højere grad tager hensyn til ældre og gangbesværede
3. permanentliggørelse af Borgerservices undervisning til ældre om Rejseplanen og Rejsekortet, og igangsættelse af forprojekt om udvikling af ældrevenlig udgave af Rejseplanens hjemmeside og mobilapplikation (app til smartphones).

Forslag 1 – ændringer af 9 busruter

Kort beskrevet omhandler busruteændringerne følgende:

- Linje 22 forlænges så den også kører inde i Bystævneparken i det nordlige Husum.
- Linje 132 omlægges så den betjener Kobbelvænget i det nordlige Husum.
- Linje 10 omlægges, så den betjener Tranehavegård tæt ved Sydhavnen Station.
- Linje 132 omlægges, så den betjener Kirsebærhaven i Valby.
- Linje 77/78 omlægges så de betjener Elbagade og Italiensvej på Amager.
- Stoppested etableres for linje 68 på Utterslevvej ved Nordstien.
- Stoppested etableres for linje 26 på Øster Voldgade ved Stokhuse.
- Stoppested for linje 35 og 5A på Amager Landevej ved Vejlands Allé flyttes tættere på Gyldenrisvej.
- Stoppesteder for linje 10 ved Ny Ellebjerg Station optimeres.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (ØU, BR)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Da Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen behandlede forslagene i april 2014 indgik i alt 11 forslag til busruteændringer. 2 af forslagene – et ved plejehjemmet Fælledgården og et ved Østerbrohuset på Århusgade – er efterfølgende fjernet fra listen. Forslagene vil medføre fjernelse af 10-14 p-pladser i blå zone, hvilket medfører, at der skal findes erstatningsparkeringspladser. Det er Økonomiforvaltningens og Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det vil være meget svært at finde erstatnings-p-pladser i disse områder. Derfor udelades forslagene. For både Fælledgården og Østerbrohuset ligger der i dag busstop indenfor en afstand af 200 m.

Forslag 2 – tilpasning / indretning af stoppesteder

De 94 udvalgte stoppesteder tilpasses som tidligere beskrevet i materiale til ØU og BR i april 2014. Hvert enkelt stoppested er gennemgået, og et eller flere af følgende tiltag gennemføres for hvert enkelt stoppested: tilførsel af taktile fliser, opretning af belægning, flytning af skraldespande, etablering af busperroner mv.

Forslag 3 – permanentliggørelse af kurser og udvikling af app

Midler til permanentliggørelse af Borgerservices undervisning til ældre og gangbesværede om Rejseplanen og Rejsekortet skal også anvendes til annoncering af kurserne.

Forprojektet til udvikling af en app skal kunne afdække om det vil være hensigtsmæssigt at udvikle en app, samt hvad udgifterne vil være hertil. Hensigten er på sigt, at et eventuel app skal kunne bruges landsdækkende og skal drives og udvikles af Rejseplanen. Københavns Kommune skal derfor kun bidrage til at igangsætte arbejdet.

Overordnede målsætninger og effekter

Den overordnede målsætning med tiltagene er, at gøre det endnu lettere for ældre og gangbesværede at anvende den kollektive trafik.

Effekten heraf forventes at være, at flere ældre og gangbesværede vil anvende den kollektive trafik. Samtidig forventes det, at busrutejusteringerne vil få et mindre antal ikke-ældre/gangbesværede passagerer til at fravælge busser, fordi busserne vil komme langsommere frem.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
- 9 busrutejusteringer	- flere ældre og gangbesværede i de pågældende busruter, men færre ikke-ældre/gangbesværede passagerer i de pågældende busruter.
- tilpasning af 94 stoppesteder til ældre og gangbesværede	- de ældre og gangbesværede får bedre venteforhold ved de udvalgte stoppesteder.
- permanentliggørelse og annoncering af kurser i Rejseplanen og Rejsekortet, samt forstudie af muligheder for udvikling af ældrevenlig app til Rejseplanen.	- ældre og gangbesværede, der i dag har svært ved at planlægge deres ture i den kollektive transport, får ved dette forslag bedre mulighed for hjælp og undervisning i dette. Herved forventes flere ældre og gangbesværede at anvende den kollektive transport.

Økonomi

Tabel til udgifter til service

Tabel 2. Service

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2014	2015	2016	2017	2018
- Busrutejusteringer		3.315	4.420	4.420	4.420
- Permanentliggørelse af kurser i Rejseplanen og Rejsekortet		200	200	200	200
Udgifter til service i alt		3.515	4.620	4.620	4.620

Midlerne til service gives varigt.

Tabel til anlægsudgifter

Anlægsudgifterne er af simpel karakter og er derfor stjernemarkeret. Desuden af busrutejusteringerne og indretningen af stoppestederne tidligere politisk behandling af Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg:							
- Busrutejusteringer	350	3.320				3.670	*
- Indretning af stoppesteder		6.000				6.000	*
Udvikling af Rejseplans-app til ældre og gangbesværede		500				500	*
Anlægsudgifter i alt	350	9.820					

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2014 eller 2015 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Før ændringerne af de 9 busruter kan gennemføres, skal flere af dem gennemkøres af Movia. Dette er for at sikre, at busserne, især på de smalle vejforløb, har mulighed for at passere. Desuden skal der gennemføres partshøring så blandt andet grundejere har mulighed for at udtale sig inden stoppesteder flyttes. Resultaterne af disse aktiviteter kan medføre, at enkelte af tiltagene må udelades.

Tiltag for tilpasning af de 94 stoppesteder er udvalgt på baggrund af fotomateriale. Såfremt det i Budget 15 besluttes at etablere ændringerne for stoppestederne, skal hvert enkelt stoppested undersøges inden ændringerne foretages. Denne undersøgelse kan medføre, at et eller flere af de planlagte tiltag / stoppesteder må udelades.

Igangsættelse af et forprojekt om udvikling af en ældrevenlig udgave af Rejseplanen til smartphones til ældre og gangbesværede afhænger af endelig godkendelse i Rejseplanens bestyrelse i efteråret 2014. Så-

fremt Rejseplanens bestyrelse ikke godkender igangsættelse af forprojektet, kan det ikke gennemføres.

Flere forvaltninger/udvalg

Tabel 4. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning/ <i>(1.000 kr. - 2015 p/l)</i>	Styrings- område	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
ØU	Service		3.315	4.420	4.420	4.420	(varig)
KFU	Service		200	200	200	200	(varig)
ØU	Anlæg		500				500
TMU	Anlæg	350	9.320				9.670
I alt		350	13.335	4.620	4.620	4.620	

Tidligere afsatte midler

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2011 – nedlæggelse af servicebusser	-1.600	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400
Afsatte midler i alt	-1.600	-7.400	-7.400	-7.400	-7.400

Relevante links

Link til BR-behandling i april 2014:

<https://subsite.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Moedemateriale/Borgerrepraesentationen/10-04-2014/6c941bfa-4425-44b0-8d3e-139410e073c6/c0d9332d-4e75-4ada-8cb8-510981221be1.aspx>



ØKI4 Opgradering af buslinje 18 til A-bus

Baggrund

Buslinje 18 forbinder en række centrale knudepunkter fra Nordhavn via Frederiksberg og Valby til Hvidovre. Linjen betjener således væsentlige og store udviklingsområder omkring Ny Ellebjerg, Grønttorvet, FLSmidth samt Carlsberg.

Desuden er Folehaven Valby/Vigerslev et af seks udsatte byområder udpeget i Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder. Et element til forbedring af forholdene i Folehaven er at binde Valby/Vigerslev bedre sammen og bryde Folehavens fysiske og sociale isolation. Det kan bl.a. ske ved at forbedre den kollektive trafik i området. Dette er samtidig et stort ønske i Valby Lokaludvalg.

Indhold

Løsningsforslaget består i en opgradering af linje 18 til A-bus mellem Friheden Station og Nordhavn Station.

En opgradering af linje 18 til en A-buslinje vil give en væsentlig bedre betjening af området, idet kombinationen af øget frekvens, natbetjeningen og den øgede synlighed og fremkommelighed, som en optimering til A-buslinje medfører, vil give en stor del af området væsentlig bedre betjening.

Nuværende frekvenser for linje 18 er:

- 10 afgang i timen i myldretiderne
- 6 afgang i timen i dagtimerne mandag – lørdag
- 5 afgang i timen i dagtimerne søndag
- 4 afgang i timen om aftenen
- Ingen natbetjening

Frekvensen for ny linje 8A er forudsat som følger:

- 12 afgang i timen i myldretiderne
- 8 afgang i timen i dagtimerne mandag - lørdag
- 6 afgang i timen om aftenen samt i dagtimerne søndag
- 2 afgang i timen om natten (3 nat efter lørdag og søndag nat)

Det vil være særlig vigtigt at være opmærksom på potentialet i at etablere et superstop på Gl. Køge Landevej med direkte perronadgang til Ny Ellebjerg Station og på at betjene FLSmidth-området, der netop nu er på vej til fuld udbygning, med et stoppested ved Gerdagade.

Eksekveringsparat?

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

Desuden opgraderes stoppestedet på Gl. Køge Landevej ved Ny Ellebjerg St. og stoppested ved Gerdasvej reableres

Overordnede målsætninger og effekter

Ud over et løft til hele Folehaven skønnes opgradering at bidrage med yderligere 700.000 passagerer årligt.

Økonomi

Tabel til udgifter til service

Tabel 1 Service

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
- Busdrift		500	4500	4500	4500	14000
Udgifter til service i alt		500	4500	4500	4500	14000

Tabel til anlægsudgifter

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg:							
- ”Superstoppested” på Gl Køge Landevej		1.000					*
-							
Anlægsudgifter i alt		1.000					
- heraf til KEjd							
Afledte serviceudgifter:							
- Vedligehold og drift		15	50	50	50	200	
-							
Afledte serviceudgifter i alt		15	50	50	50	200	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2014 eller 2015 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Buslinje 18 kører i kommunerne København, Frederiksberg og Hvidovre. Der er på embedsmandniveau i Frederiksberg og Hvidovre kommuner udtrykt støtte til opgradering af linje 18 til A-bus.

De årlige nettoomkostninger til driftsudvidelsen er 6.000 t.kr., hvoraf Københavns kommune betaler 4500 t.kr, Frederiksberg Kommune 2500 t.kr. og Hvidovre Kommune –900 t.kr.

Besparelsen på 900 t.kr i Hvidovre kommune forudsættes anvendt til etablering af anden busbetjening af Avedøre Holme, så området fortsat er busbetjent efter opgradering og afkortning af linje 18 i Hvidovre Kommune.

Flere forvaltninger/udvalg

Busdriften henhører under Økonomiforvaltningen

Stoppestedsdrift henhører under Teknik- og Miljøforvaltningen

Tabel 3. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning/ <i>(1.000 kr. - 2015 p/l)</i>	Styrings- område	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
ØKF Busdrift	Service		500	4.500	4.500	4.500	14.000
TMF Stoppestedsdrift	Service		15	50	50	50	165
TMF Superstoppested på Gl. Køge Landevej	Anlæg		1.000				1.000
I alt			1.515	4.550	4.550	4.550	15.165



ØK17 Færre utrygge steder i København

27/08/2014

Baggrund

BR vedtog den 18. juni 2014 at henvise behandlingen af et medlemsforslag fra Socialdemokraterne vedr. "Udpegning af 50 steder, hvor trygheden skal øges" ØU. Den 12. august 2014 godkendte ØU at pålægge Økonomiforvaltningen at udarbejde nærværende budgetnotat om at udpege et antal utrygge steder i København og løsninger herpå med inddragelse af TMF, Lokaludvalgene, Københavns Politi og viden fra Københavns Kommunes Tryghedsindeks (2014-0076449).

Indhold

Den fysiske indretning af byen er en vigtig faktor i borgernes oplevelse af tryghed. Flere steder i København, kan kommunen med relativt enkle midler, såsom bedre belysning, beskæring af beplantning, nyt eller ændret interiør eller generel oprydning, øge trygheden. Budgetnotatet foreslår, at der iværksættes en indsats som, i to faser, og med udgangspunkt i borgernes behov, skal løfte trygheden i bydelene via tryghedsløft i den fysiske indretning af byens rum. Såfremt der afsættes bevilling, vil projektet indgå i Sikker By Programmet.

1. Budgetnotatet udpeger for det første 30 steder, hvor der, baseret på den nuværende viden i ØKF, TMF, Københavns Politi og byens lokaludvalg, allerede nu kan iværksættes tiltag for at øge trygheden. Forslagene fremgår af bilag ØK17a og ØK17c. Tryghedsløftene kan udføres for et gennemsnitligt beløb af 50.000 kr. pr. sted og kan eksekveres efter vedtagelse af budgettet, i alt kr. 1.500.000.
2. For det andet stilles forslag om at afsætte en pulje på 1,5 mio. kr. i 2015 og 3 mio. kr. årligt i 2016 og 2017 til finansiering af yderligere tilsvarende initiativer på tværs af byen. Puljen skal årligt udmøntes på baggrund af en borgerinddragelsesproces, hvor borgere i lokalområderne er med til at udpege de steder, som de oplever, kan skabe utryghed i hverdagen. I borgerinddragelsesprocessen i 2015 skal også ske en kvalificering af de yderligere ca. 80 steder som borgere, forvaltninger, lokaludvalg og politi på nuværende tidspunkt har peget på som utrygge, jf. bilag ØK17b.

Ad 1. På baggrund af borgerhenvendelser modtaget i Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og lokaludvalg samt et notat fra Københavns Politi foreslås 30 tryghedsløft, der alle er kvalificeret som eksekveringsparate til 2015, jf. bilag ØK17a og ØK17c.

Forslagene omfatter primært bemandede og ubemandede legepladser, mindre veje- og stiforløb og kommunale bygninger og idrætsanlæg, der ofte bruges i aftentimerne. I fase 1 prioriteres områder, hvor mange børn og unge opholder sig, men i første fase adresseres nattelivsproblematikker i Indre By og på Christianshavn ikke, idet det vurderes, at disse udfordringer ikke kan løses alene ved mindre tryghedsløft.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja, delvist

TMF vil i den daglige drift understøtte de foreslåede tryghedsløft med fokus på vedligeholds- og renholdelsesindsatsen.

Der er indkommet i alt 143 forslag til tryghedsløft, samt 4 forslag der vedrører rent trafikale udfordringer og løsninger.

I fase 1 foreslås håndteret i alt 62 utrygge steder i København: 30 utrygge steder er af TMF kvalificeret til omgående udførelse. 19 utrygge steder indgår i eller forventes håndteret i andre anlægsprojekter. Endelig vedrører 13 forslag borgerinddragelsesprocesser, der skal motivere adfærdsændringer og bedre samarbejde imellem brugergrupper, disse forslag opfordres forslagsstillerne til, indenfor egen ramme, at håndtere med nødvendig inddragelse af Sikker By samarbejdet imellem forvaltninger, politi og SSP.

Ad. 2. For systematisk at identificere andre steder i byen, som borgerne oplever som utrygge, foreslås det endvidere, at iværksætte følgende proces:

Dato	Aktivitet
Ved indgåelse af aftale om pulje i Budget 2015	Lokaludvalgene inviteres til at iværksætte en borgerinddragelsesproces med svarfrist til Økonomiforvaltningen 15. november 2014. Her kvalificeres også de ca. 80 forslag i bilag 2, som ikke i fase 1 kunne kvalificeres tilstrækkeligt Københavns Politi inviteres til at foreslå yderligere steder og løsninger med samme svarfrist
Ultimo 2014	De lokaludvalg, som går ind i arbejdet, afleverer en prioriteret liste på baggrund af de indkomne forslag. ØKF og TMF vurderer og kvalificerer indkomne forslag og rådfører sig med Københavns Politi og forslagsstillerne.
Primo 2015	ØU og TMU udmønter pulje til konkrete initiativer som er identificeret ved den forudgående borgerinddragelsesproces.

Overordnede målsætninger og effekter

Tryghed er et af målene i Københavnerfortællingen, fordi det er en af de centrale forudsætninger for københavnernes livskvalitet og for, at byen er attraktiv at bo, arbejde og drive erhverv i. Forslaget understøtter dette mål og Sikker By programmets fjerde indsatsområde ”Tryghedsskabende

indsatser baseret i lokalområder” og overordnede målsætning om at øge trygheden i byen frem mod 2017.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

Aktivitet	Afledt effekt
<i>Identifikation af utrygge steder i bydelene</i>	Der identificeres mindst 50 utrygge steder og iværksættes løsninger herpå i minimum de 3 bydele/lokaludvalg (Bispebjerg, Brønshøj-Husum, Nørrebro), hvor andelen af beboere, der føler sig utrygge er højere end gennemsnittet herfor i København som helhed, jf. Tryghedsindekset for 2014.

Økonomi

Tabel til udgifter til service

Tabel 2. Serviceudgifter – Enkle tryghedsforbedringer af byrummet

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	I alt
Pulje til tryghedsløft til 30 utrygge steder i København (fase 1)	1.500				1.500
Pulje til anvendelse efter borgerinddragelsesproces (fase 2)	1.500	3.000	3.000	0	7.500
Projektledelse i TMF	300	300	300	0	900
Udgifter til service i alt	3.300	3.300	3.300	0	9.900

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være særlige risici forbundet med projektets økonomi og tidsplan.

Flere forvaltninger/udvalg

Tabel 3. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning/ <i>(1.000 kr. - 2015 p/l)</i>	Styringsområde	2015	2016	2017	2018	I alt
TMF	Service	3.300	3.300	3.300	0	9.900
I alt		3.300	3.300	3.300	0	9.900

Nr.	Bydel	Sted	Handling	Afsender
1	Amager Øst	Lergravsparken bemandede legeplads, Lergravsvej 18	Legepladsområdet er henlagt i mørke om aftenen og sen eftermiddag om vinteren. Belysning på legepladsen om eftermiddag og aften	Personale på de bemandede legepladser, borgere, institutioner og uledsagede børn, Københavns Politi
2	Amager Øst	Lergravsparken bemandede legeplads, Lergravsvej 19	Beskæring af eksisterende beplantning, så der åbnes mere op for legepladsens fysiske rammer. Den bevarer sin attraktion overfor de daglige brugere og minimerer uønskede aktiviteter.	Personale på de bemandede legepladser, borgere, institutioner og uledsagede børn, Københavns Politi
3	Amager Vest	Gunløgsgade	Forkert brug af legepladsen, der skaber utryghed for børnene. Udarbejde skiltning, der signalerer i endnu højere grad, at legepladsen er til legende børn og deres familier	Personale på de bemandede legepladser, borgere, institutioner og uledsagede børn
4	Amager Vest	Hørgården	Belysning i tilknytning til byrumsmøbel, der er under etablering, for unge i Hørgården	Beboere 3B Kommunale aktører
5	Amager Vest	Irlandsvej	Opleves mørk om aftenen. Blade på træer spærrer for belysningen og træerne foreslås beskåret	Amager Vest Lokaludvalg
6	Bispebjerg	Smedetoften	Pladsen foran Irma på Smedetoften opleves mørk. Ny belysning på pladsen langs mur.	Bispebjerg Lokaludvalg Borgere
7	Bispebjerg	Degnestavnens legeplads	Belysning i kant af legepladsen Etablering af belysning (spot) på skuret ved Degnestavnens legeplads	Bispebjerg Lokaludvalg, Københavns Politi Borgere og tryghedsvandring
8	Bispebjerg	Degnestavnens legeplads	Brugen af området opleves utryg. Omstrukturering af området med borde og bænke.	Bispebjerg Lokaludvalg, Københavns Politi Borgere
9	Bispebjerg	Degnestavnens legeplads	Belysning på begge boldbaner og på fitnessområdet. Den billigste løsning er at sætte sensorer op. Når borgerne bruger boldbanerne eller fitnessområdet, vil belysningen blive aktiveret, og den slukkes igen, når de forlader legepladsen.	Personale på de bemandede legepladser, borgere, institutioner og uledsagede børn, Københavns Politi
10	Bispebjerg	Sti fra Dunhammervej til Gladsaxevej	Der er ingen lys bag Søborghus. Der er derfor behov for ny supplerende grundbelysning.	Belysningsplan for København Lokaludvalg
11	Bispebjerg	Nøkkerosevej ved Holberg Skolen	Afsætningsplads til skoleelever ligger i mørke, hvilket ikke er trygt. Der er behov for supplerende grundbelysning.	Belysningsplan for København Lokaludvalg
12	Brønshøj-Husum	Sti fra Koppelvænget / Åkandevej	Stien opleves mørk og utryg. Der er her gående, og der er et ønske om supplerende belysning.	Borgere
13	Brønshøj-Husum	Sti over volden	Opleves brugt til bilkørsel, hvilket er utryghedsskabende. Opstilling af hindringer, der stopper trafikken.	Tryghedsvandring i Husum 18/6/13

14	Brønshøj-Husum	Åkandevej langs Energicenter Voldparken (ECV) og især stien fra Åkandevej til Kobbelvænget langs ECV	Tryghedsskabende belysning på Åkandevej langs ECV og især stien fra Åkandevej til Kobbelvænget langs ECV.	Tryghedsvandring, juni 2013. Brønshøj/Husum Lokaludvalg
15	Kgs. Enghave	Karens Minde Kulturhus, Wagnersvej 19	Udearealet omkring kulturhuset er mørkt om aftenen, der ønskes belysning, som minimum ved caféen.	Kgs. Enghave Lokaludvalg
16	Kgs. Enghave	Händelsvej til Borgm. Christiansens Gade.	Supplerende belysning. Ekstra armatur i wire over det grønne areal/stiforbindelse fra Händelsvej til Borgm. Christiansens Gade.	Tryghedsvandring, Kgs. Enghave Lokaludvalg
17	Kgs. Enghave	Mozarts Plads	Belysning bl.a. for at beskytte borgerne og brugerne af pladsen.	Udsatte borgere på pladsen og naboer. Kgs. Enghave Lokaludvalg
18	Nørrebro	Den bemandede legeplads ByOasen, Møllegade 25 C	Legepladsområdet er henlagt i mørke om aftenen og sen eftermiddag om vinteren. Belysning på legepladsen om eftermiddagen og aftenen.	Personale på de bemandede legepladser, borgere, institutioner og uledsagede børn
19	Nørrebro	Nørrebroparkens bemandede legeplads, Stefansgade 28-30	Legepladsområdet er henlagt i mørke om aftenen og sen eftermiddag om vinteren. Belysning på legepladsen om eftermiddagen og aftenen.	Personale på de bemandede legepladser, borgere, institutioner og uledsagede børn
20	Nørrebro	Nørrebroparkens bemandede legeplads, Stefansgade 28-31	Beskæring af hæk mv. for at minimere muligheden for at skærme salg af stoffer.	Personale på de bemandede legepladser, borgere, institutioner og uledsagede børn
21	Nørrebro	Kirkens Korshær / Prins Jørgens Gade	Belysning på areal foran Kirkens Korshær (eksisterende armatur ikke hensigtsmæssigt)	Naboer og brugere af tilbuddet
22	Nørrebro	Ved Korsgadehallen	Renovering af arealerne omkring Korsgadehallen. Bedre overblik ved skur, hegn, kælderhalse. Containerindhegninger.	Brugere af Korsgadehallen samt borgere i området
23	Nørrebro	Gennemgang ml Blågårds Gade til Wesselsgade . Ved bemandede legeplads	Bedre belysning og tydeligere markering af offentligt/ikke-offentligt areal ved offentlig sti gennem gårdanlæg.	Brugere af legepladsen, borgere generelt
24	Nørrebro	Stikvejen Nørrebrgade 66B/68B	Der mangler belysning på stikvejen. Bedre belysning	Beboere i stikvejen og borgere generelt
25	Nørrebro	Baggensensgade - Arealerne omkring natværestedet Grace – herberg	Der er gentagne konflikter med naboer og hjemløse brugere. Etablering af enten belysning eller byrumsinventar ved værestedet, for at gøre plads til begge grupper.	Brugere af værestedet og naboer
26	Valby	Hjørnet Højsagervej/Vigerslevej	Supplerende lys ved skoleområde. Mast med 2-4 spots af typen Maxi Woody LED. Citelum vælger armatur efter Masterplan 1	Valby Lokaludvalg

27	Valby	Sti ml. Kirsebærhaven og Frugthaven	Sti fra Kirsebærhaven til Frugthaven og ml. legeplads/boldbane og plejehjem er utryk. Der er høje hække på begge sider og stien slår et knæk, så man ikke kan se hele vejen. Flere lygtepæle, lavere buske langs stien, ny belægning, så knallerterne ikke kan suse igennem.	Valby Lokaludvalg
28	Valby	Lykkebovej ml. 9 og 17	Legepladsområdet er henlagt i mørke om aftenen og sen eftermiddag om vinteren. Belysning på legepladsen om eftermiddag og aften.	Valby Lokaludvalg
29	Vesterbro	Enghave Plads	Om aftenen er der meget mørkt, da Metrohegnet ligger på den ene side, mens boldburet, en byhave og en børnehave ligger til den anden side. Belysning på stien ud mod Dybbølsgade og for enden af grusarealet vil gøre området tryggere. Evt. også beskæring af det grønne.	Brugere af boldburet og borgere generelt
30	Vesterbro	Ejderstedsgade	Gaden virker meget mørk, og der kunne evt. laves mere belysning eller byrumsinventar, som beboerne i blokken er med til at udpege.	Naboer og brugere af parken

Bilag ØK17b

Nr.	Bydel	Sted	Handling	Afsender
31	Amager Øst	Lergravsparken bemandede legeplads, Lergravsvej 16	1)Udbygge graffitiindsatsen endnu bedre, gerne i samarbejde med driften/Facility &Services	Bemandede legepladser
32	Amager Øst	Blå Bane, Lergravsparken	Der er behov for belysning og beskæring på og i randområdet ved banen, hvor mange utryghedsskabende unge samles i aften timerne.	Københavns Politi
33	Amager Øst	Prismen / Buret Prags Boulevard	Indretning af flere mindre områder med borde, stole og grill. Herved lokkes flere folk til at bruge grønne område på Prags	Personale i Prismen (KK kulturhus)
34	Amager Øst	Elbagade	Der er behov for at justere både belysning og bevoksning i det grønne område i gaden, som spiller en rolle i relation til lejlighedsvis salg af receptpligtig medicin og euroforiserende stoffer.	Københavns Politi
35	Amager Øst	Holmbladsgade	Der er behov for at justere belysningen og beskæringen imellem Prismen og Støberigården. Byrummet fremstår ufærdigt og generelt mørkt og utrygt. Området er blevet et tilholdssted for utryghedsskabende unge.	Københavns Politi
36	Amager Øst	Rødegårdsparken	Parken opleves utryg og nedslidt. Benyttes af øldrikkere som opholdssted.	Amager Øst Lokaludvalg
37	Amager Øst	Amagerbro Torv	Behov for at øge belysningen. Pladsen er opholdssted for øldrikkere.	Amager Øst Lokaludvalg
38	Amager Øst	Bremens Plads, starten af Bremensgade ud mod Holmbladsgade	Behov for at øge belysningen. Pladsen er opholdssted for øldrikkere.	Amager Øst Lokaludvalg
39	Amager Øst	Busstoppesteder på Kastrupvej og Backersvej ved indgangene til Sundby Kirkegård	Stederne opleves utrygge i aften timerne, der ønskes øget belysning.	Amager Øst Lokaludvalg
40	Amager Øst	Stiforbindelse mellem Geislersgade og Frankrigshusene. Stien er central forbindelse for skole- og institutionsbørn i området.	Stien er mørk, og der ønskes mere belysning. Samtidig skaber det tætte buskads mod Sønderbro Skoles boldbaner utryghed og det foreslås at dette beskæres. Projektet foreslås koordineret med "Projekt ByNaturrum", som Amager Øst Lokaludvalg og Sønderbro Skole har søgt om midler til i LOA.	Amager Øst Lokaludvalg
41	Amager Øst	Stianlæg mellem Moselgade og Lergravsvej (ved institutionen Smilehullet)	Der foreslås etableret øget belysning på arealet. Stianlægget er opført som bakker, hvilket betyder, at det er svært at overskue området.	Amager Øst Lokaludvalg
42	Amager Vest	Hørgården	Generelt mangler der godt lys i Hørgården. Pilotprojekt hvor et særligt Hørgården lys, som følger den centrale sti ned igennem Hørgården, udvikles.	Beboere 3B Kommunale aktører
43	Amager Vest	Hørgården	Etablering af tryk og indbydende adgang til Amager Fælled langs Peder Lykkes Vej.	Beboere 3B Kommunale aktører
44	Amager Vest	Hørgården	Et hold 9. klasseeleve skal udvikle en tryk adgang fra Hørgården til Peder Lykke Skolen. De er i gang med at analysere, designe og bygge til deres lokalområde igennem hele næste år (2014/2015) med fokus på tryk og velvære i byrummet.	Peder Lykke skolen Beboere
45	Amager Vest	Hørgården	Tryghedsskabende belysning i forbindelse med genopbygning af nærgenbrugsstation. Pladsen skal åbnes op, så den fremtræder mere indbydende.	Borgere i området
46	Amager Vest	Peder Lykkes Vej - tunnel ved Tingvej.	Tunnelen ved Tingvejs opleves utryk, i stedet ønskes et fodgængerfelt og fartbegrænsende foranstaltninger omkring feltet etableret.	Amager Vest Lokaludvalg
47	Amager Vest	Metrostationer fra DR-Byen og til Vestamager	Metrostationerne på ruten fra DR-Byen til Vestamager er øde og utrygge om aftenen og natten.	Amager Vest Lokaludvalg

Bilag ØK17b

Nr.	Bydel	Sted	Handling	Afsender
48	Amager Vest	Amagerbrogade - Tunnel v. Tycho Brahes Allé	Tunnelen er utrygt bl.a. fixer nakomaner i tunnelen. I stedet foreslås fortovet udbygget og en ny overgang med midterheller etableret.	Amager Vest Lokaludvalg
49	Amager Vest	Indgangene til Sundholm bl.a. v. Sundholmsvej 6 og Sundholm generelt	Etablering af ny belysning i portene og videre ind på Sundholm imellem portene. Belysningen skal sætte fokus på den smukke arkitektur og samtidig lede udsatte grupper væk fra portene og ind i området.	Amager Vest Lokaludvalg
50	Bispebjerg	Linjen, Ørnevej 3	Langs højbanen, fra Ørnevej 3 mod vest, arbejder Områdefornyelsen (sammen med Bureau Detours og Fablab 2200) med at gøre et tidligere forladt areal offentligt tilgængeligt. Der arbejdes bl.a. med etablering af byhaver og skurby/midlertidige åbne værksteder. Projektet møder allerede en del bevågenhed. Der er altså tale om et offentligt tilgængeligt areal som uden belysning fremstår utrygt og "uinviderende". Ønsket er, at der etableres grund/parkbelysning langs højbanen på dette stykke (særligt omkring indgangen v. Ørnevej 3). Københavns Kommune ejer arealet.	Områdefornyelsen
51	Bispebjerg	Hulgårdsparken, Hulgårdsvej/Frederikssundsvej	Der mangler grundbelysning. I dag er der primært spotbelysning på nogle steder i parken, men der er mørkt på flere steder i parken/pladsen. Områdefornyelsen har fået henvendelser om udbredt hashrygning og handel med stoffer på pladsen. Derfor er der ønske om tryghedsskabende belysning. Offentlig park/vej.	
52	Bispebjerg	-	Belysning kan generelt løftes	Bispebjerg Lokaludvalg Borgere
53	Bispebjerg	Sokkelundlille på Utterslev Torv	Bygning fra 1700 tallet henligger i mørke. Mulighed for effektbelysning - facadebelysning	Belysningsplan for København Lokaludvalg
54	Bispebjerg	Stenene på Emdrup Torv	Tre granitsten som er bragt til Emdrup fra Midtsverige med isen og som Emdrup Grundejerforening med tilladelse fra Københavns Kommune har placeret på Emdrup Torv. Forslag til en særlig belysning, og ønske om mere belysning på torvet som helhed. Effektbelysning.	Belysningsplan for København Lokaludvalg
55	Bispebjerg	Skoleholdervej	Belysning	Ruben Klinge
56	Bispebjerg	Støvnæs Alle	Belysning	Ruben Klinge
57	Bispebjerg	Hulgårds Plads	Belysning	Stine Kofoed Frederiksen
58	Bispebjerg	Tunnel under Tomsgårdsvej	Belysning og andet der kan skabe mere lyst indtryk	
59	Bispebjerg	Birkedommervej	Der er utrygt pga. dårlig belysning, som skyldes manglende pleje af vejtræer. Det er primært de steder på vejen, hvor der er kommunale bygninger, hvor der er behov for at få plejet bevoksningen. Gaden bruges af beboere, skolebørn, brugere fra Socialpsykiatrisk Center Nordvest mfl. Problemet er nævnt i forbindelse med belysningsplanen. Løsningsforslag er øget pleje af vejens træer.	Bispebjerg Lokaludvalg
60	Bispebjerg	Tunnel under Tomsgårdsvej	Tunnelen er dårligt oplyst og bruges som toilet og fremtræder nedslidt. Anvendes også til hashsalg. Tunnelen anvendes som skolevej af børn på Tagensbo Skole. Der er langt til de nærmeste fodgængerovergange. Løsningsforslag er bedre belysning, særligt ved trapperne, hyppigere rengøring, evt. etablering af fodgængerovergang og at nedlægge tunnelen.	Bispebjerg Lokaludvalg
61	Bispebjerg	Cykelsti under Frederiksborgvej langs Søborghusrenden.	Stien er mørk, og der ønskes mere belysning.	Bispebjerg Lokaludvalg

Bilag ØK17b

Nr.	Bydel	Sted	Handling	Afsender
62	Bispebjerg	Kraftstien	Ingen belysning på stien, som vurderes at være adgangvej for indbrud til haveforeningshuse i HF Friheden.	Bispebjerg Lokaludvalg samt HF Friheden via borgerhenvendelse til Overborgmesteren.
63	Brønshøj-Husum	Skolesti ved fakta	Skolestien igennem Bellahøj virker utryk og mørk. Belysning langs skolestien vil afhjælpe dette	Tryghedsvandring i området
64	Brønshøj-Husum	Sti ved Utterslev mose/Tingbjerg	Forbedret belysning	
65	Brønshøj-Husum	Erstatningsareal ved Brovænget, Krsasagerparken	Der er behov for ekstra grundbelysning. Der mangler to armaturer.	
66	Brønshøj-Husum	Frederikssundsvej	Ved Åfløjen ønskes mere lys.	
67	Brønshøj-Husum	Husum Torv	Der er behov for fjernelse af grøn beplantning på torvet, som tjener som skjulested for hashhandel.	Københavns Politi
68	Brønshøj-Husum	Voldparken 8	Behov for beskæring af en hesteskoformet hæk af ca. 50 m. længde ud for Voldparken 8-12. Beplantningen tjener som gemmest ed og skjulested for den lokale hashhandel. Handlere skjuler sig i ly af beplantningen og det besværlig gør observationer og identifikationer. OBS på ejerforhold.	Københavns Politi
69	Brønshøj-Husum	Ruten 14	Der ønskes forbedret belysning i opgangen, som ofte benyttes som skjulested, når politiet patruljerer i området i aften og nattetimerne.	Københavns Politi
70	Brønshøj-Husum	Tunnel under banen for enden af den grønne forbindelse	Belysning af tunnelen	
71	Christianshavn	Brobergsgade	Fra hjørnet af Brobergsgade frem mod Orlogsmuseet er det småt med lys, der ønskes bedre gadebelysning.	Christianshavns Lokaludvalg
72	Christianshavn	Langs Christianshavns Kanal	I kanalgaderne skal der være mere lys på gaderne.	Christianshavns Lokaludvalg
73	Christianshavn	Christianshavns Voldgade	Der er mørkt, men man skal være varsom ift. at det støder op til det grønne område. Ønskes: Gadelys tilpasset miljøet omkring.	Christianshavns Lokaludvalg
74	Christianshavn	Fodgængerstrækning en Danneskiold-Samsøes Allé til Hal C, langs med laboratoriegraven	Der er mørkt, men man skal være varsom ift. at det støder op til det grønne område. Ønskes: Gadelys tilpasset miljøet omkring.	Christianshavns Lokaludvalg
75	Christianshavn	Dronningensgade	Mangler belysning. Der er meget mørkt for fodgængere og cyklister. Ikke stykket ved torvet. Dronningensgade nord for Torvegade indgår i Dødsruten mellem metrostationen og Christiania. Nogle af de omkringboende er utrygge.	Christianshavns Lokaludvalg
76	Christianshavn	Langebrogade	Der er meget mørkt på en lille trekantet plads ved rampen. Undersøg behovet for gadelys ved ramperne til den kommende Cirkelbro over Christianshavns Kanal.	Christianshavns Lokaludvalg
77	Christianshavn	Ovengaden Oven Vandet/Langebrogade + kvarteret omkring.	Området omkring hjemløsebespisningsstedet Fedtekælderen opleves utrygt af nogle beboere i kvarteret. Dels pga. brugerne, som især kommer fra Østeuropa. De samles i flokke i kvarteret og bruger voldområdet bagved til natophold og toilet. Og dels pga. den vold og hærværk, som udefrakommende har udøvet over for Fedtekælderen og dens brugere. Lokaludvalget har drøftet muligheden for TV-overvågning og også henvendt sig til TMF om det.	Christianshavns Lokaludvalg
78	Christianshavn	Prinsessegade	Fra Torvegade og et godt stykke op er der midterhængte lamper. Ved svinget er der master og så er der meget mørkt på den modsatte side ved fx Skolen. Prinsessegade ved Christiania mangler lys.	Christianshavns Lokaludvalg
79	Christianshavn	Refshalevej	Hele Refshalevej mangler belysning, særligt stykket fra Forlandet og Refshaleøen.	Christianshavns Lokaludvalg
80	Christianshavn	Sankt Annæ Gade og Wildersgade	Manglende belysning, bortset fra lyskrydset.	Christianshavns Lokaludvalg

Bilag ØK17b

Nr.	Bydel	Sted	Handling	Afsender
81	Christianshavn	Snorrebroen	Problemer med lamper på Snorrebroen, de går meget tit ud. Fra Snorrebroen ved Bolværket er der mørkt.	Christianshavns Lokaludvalg
82	Christianshavn	Den nordlige del af Strandgade	Dårlig belysning på den nordlige side af den første del af Strandgade, selvom der er to rækker belysning	Christianshavns Lokaludvalg
83	Christianshavn	Torvegade	Lyset på Torvegade opfattes meget diffust og dårligt. Der ønskes bedre belysning.	Christianshavns Lokaludvalg
84	Indre By	Tunnel under Sølvgade	Belysning og andet der kan skabe mere lyst indtryk	Allan Christensen
85	Indre By	Charlotte Amundsens Plads	Området omkring Indre By Kulturhus opleves som mørkt og skummelt om aftenen/natten. Løsningsforslag: Øget belysning.	Indre By Lokaludvalg/Borgerhenvendelse til Indre By Lokaludvalg
86	Kgs. Enghave	Kystområderne ved HF Musikbyen, "Lorterenden" og "Guldkysten" hhv. mellem "Tippen" og Valbyparken samt ud mod Kalvebod Strand.	Utryghed i området.	Kgs. Enghave Lokaludvalg
87	Kgs. Enghave	Sluseholmen	Indbrud i området.	Kgs. Enghave Lokaludvalg
88	Kgs. Enghave	"Tippen"	Der ligger ofte stort affald på Tippen såsom telte, afbrændte biler og andet skrot. Løsningsforslag: Etablering af affaldsordning.	Kgs. Enghave Lokaludvalg
89	Nørrebro	Baggensensgade - Arealerne omkring natværestedet Grace – herberg	Etablering af belysning og byrumsinventar ved værestedet. Der er gentagne konflikter med naboer og hjemløse brugere	
90	Nørrebro	Passager ml Nørrebrogade og Baggensgade – ved Cafe Louise	Tydligere arkitektoniske løsninger og markeringer ml offentligt / ikke offentligt anlæg. Privatt gårdanlæg med offentlig adgang og offentlige passager	
91	Nørrebro	Den bemandede legeplads ByOasen, Møllegade 25 C	1)Etablering af sikrere ophold for dyrene udenfor åbningstid	Bemandede legepladser
92	Nørrebro	Overgang mellem Mjølnerparken og Borgmesterstangen	Området bruges som offentlig sti, men der er ingen lys pt. Der er behov for ny grundbelysning	Belysningsplan for København Lokaludvalg
93	Nørrebro	Mimersgade P-plads, Euro park ved Føtex	Meget utrygt område - selvom der er lys på vejen. Der er behov for supplerende belysning.	Belysningsplan for København Lokaludvalg
94	Nørrebro	Odinsgade/Thorsgade	Utryghed ved parken i starten af Thorsgade (Thorshave), salg af stoffer. Løsningsforslag: Anlæg af nyttehaver og/eller beskæring af beplantning	Borgerhenvendelse, Nørrebro Lokaludvalg, Københavns Politi
95	Nørrebro	Tunnel under Jagtvej for enden af Odinsgade	Salg af stoffer. Løsningsforslag belysning og/eller musik el. anden lyd i dagtimerne.	Borgerhenvendelse, Nørrebro Lokaludvalg
96	Nørrebro	KTK Grunden	Hashrygning og salg af hash. Voldsom trafikførsel på Haraldsgade. Løsningsforslag trafik-chikaner.	Nørrebro Lokaludvalg
97	Nørrebro	Nørrebro Station i forbindelse med metrobyggeriet	Der er altid lidt skummelt omkring byggerier. Her kunne der godt bruges lidt energi på renhold og belysning. Det samme gælder omkring metrobyggeriet ved Tagensvej i Haraldsgadekvarteret.	Nørrebro Lokaludvalg
98	Nørrebro	Balders Plads	Utrygsskabende adfærd ved legepladsen, hvor en gruppe unge mænd "hænger ud". Der bliver muligvis også solgt hash fra legepladsen. En løsning kunne være at opsætte ekstra belysning på legepladsen, da den fremstår meget mørk og utryk på nuværende tidspunkt.	Nørrebro Lokaludvalg

Bilag ØK17b

Nr.	Bydel	Sted	Handling	Afsender
99	Nørrebro	Heimdalsgade	Problemer med salg af hash salg og hurtig gennemkørende trafik. Kunne løses med bump og/eller blomsterkasser evt. med lukning af gennemkørsel fra Nørrebrogade.	Nørrebro Lokaludvalg
100	Nørrebro	Rådmandsgade	Problemer med salg af hash salg omkring institutioner og skole, også problemer med den gennemkørende trafik der kører hurtigt igennem gaden.	Nørrebro Lokaludvalg
101	Valby	sti ml. Lyshøjgårdsvej ca. nr. 90 og Valby Langgade ca. nr 101,	Sti løber gennem 3 forskellige tunneller. Oversigtsforholdene er dårlige og stierne smalle. Der mangler lys i tunnellerne.	Valby Lokaludvalg
102	Valby	Tunnel ml. Trekronergade v. nr. 149 og Strømmen ved nr. 5	Smal passage og dårlige lysforhold. Strækningen forekommer øde, men bruges af mange også børn til og fra skole og/elelr idræt i Valby Idrætspark. Bedre belysning i og omkring tunellen.	Valby Lokaludvalg
103	Valby	Vigerslevparken, sti Fra Parkbo v. nr. 15, til Bjørnevej i Rødovre	Manglende lys på sti. Denne sti er den mest trafikerede på tværs af Vigerslevparken. En del tør ikke benytte den i mørke. Bedre belysning vil løse problematikken	Valby Lokaludvalg
104	Valby	Vigerslevparken, stien ml. Dæmningen og Roskildevek	Der mangler lys på stien, der er brugt af mange cyklister og gående. Bedre belysning	Valby Lokaludvalg
105	Valby	Vigerslevparken, stien ml. Landlystvej og Vigerslev Allé	Der mangler lys på stien, der er brugt af mange cyklister og gående. Bedre belysning	Valby Lokaludvalg
106	Valby	Vigerslevparken, stien til Hvidovre Station, ud for kamhusene	Manglende belysning i tunnelen. Bedre belysning	Valby Lokaludvalg
107	Valby	Frugthaven 14	Torvet inviterer til ophold. Der opholder sig større, intimiderende grupper af unge, der kan virke skræmmende på andre beboere. Mere lys, overvågning, opsyn	Valby Lokaludvalg
108	Vanløse	Klingseystien (forlængelse af Klingseyvej)	Klingseystien er en del af Vanløse bymidte. I 2011 udpegede lokaludvalget stien som særligt utryk efter mørkets frembrud. Der er lokalplaner med projekter, der tilgrænser stien, og som kan udbedre utrygheden. Disse løsninger er dog endnu ikke implementeret. Foreløbigt kan en løsning være, at beskære træer og buske, der vokser om stiens få lamper. Idet disse lamper er placeret på DSB/Banedanmarks grund skal projektet koordineres med denne grundejer.	Vanløse Lokaludvalg
109	Vanløse	Cykelparkeringsanlæg ved Vanløse Torv	Behov for bedre indsyn i anlægget samt i forbindelse med adgangsvejen til anlægget, særligt anlæggets nedre niveau.	Vanløse Lokaludvalg
110	Vesterbro	Alsgade/Slegsvigsgade/Angelgade/Vester Fælledvej	Kvarteret mellem Enghave St. og Enghaveparken – "Alsgadekvarteret" har brede fortove og hjørner, men er byrumsmæssigt ret forsømt. Bryggergården, et stort byggeri fra 1975, præger gaderne. To af hjørnerne har rækker af betonvægge med søjler imellem, der er mørke om aftenen. Vægmalier og belysning eller midlertidige installationer ved hjørnerne ud for Bryggergården vil gøre en stor forskel. Gerne i samarbejde med lokale beboere eller børn fra de forskellige institutioner. Områdefornyelsen har pt ikke en aftale med Bryggergården om et sådan projekt, men vil gerne i dialog med bestyrelsen.	Byggeriet og gaderne omkring er meget benyttet af forældre, der afleverer, henter og bringer, samt de børn og unge, der bruger bygningens institutioner.

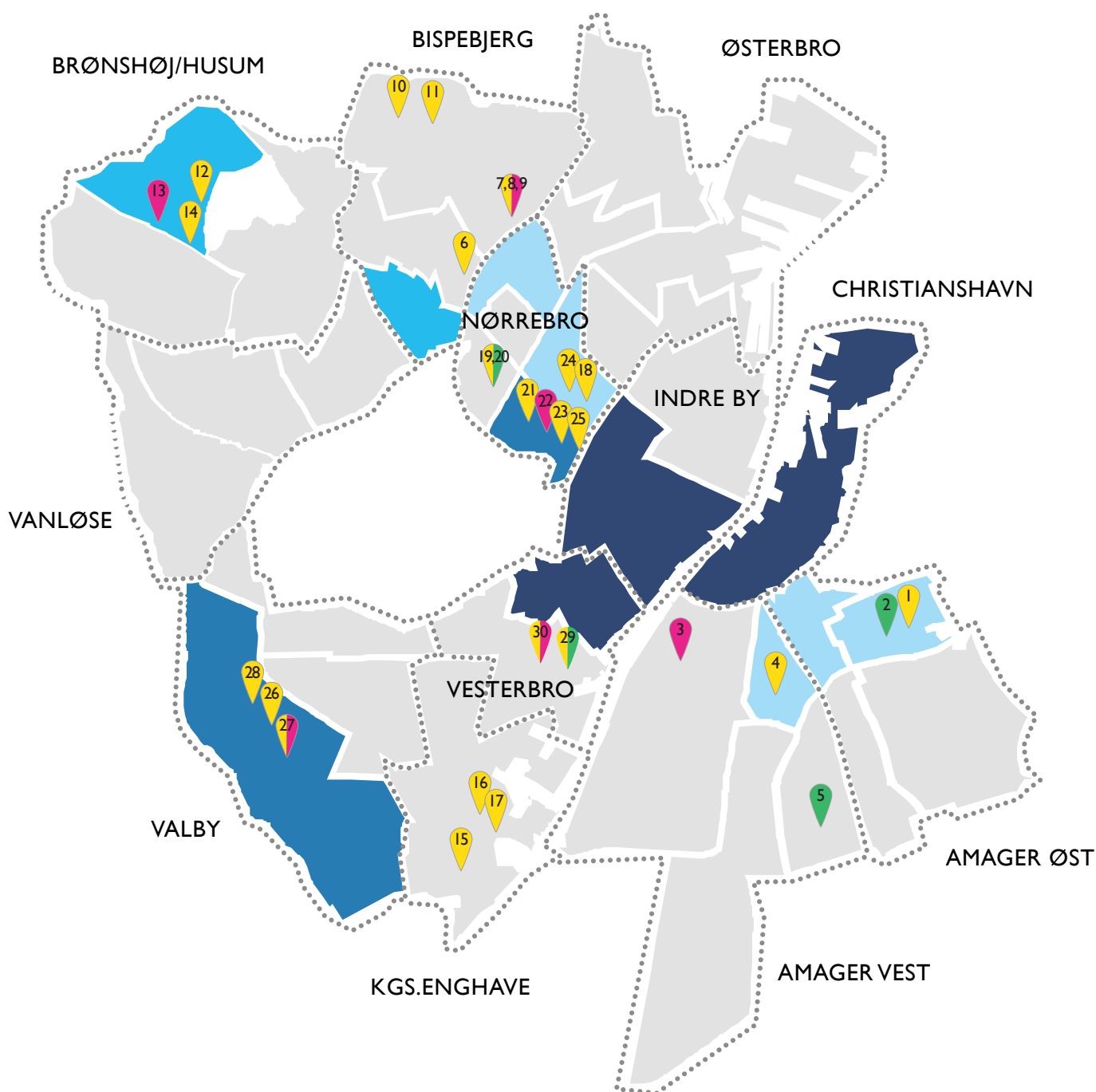
Bilag ØK17b

Nr.	Bydel	Sted	Handling	Afsender
111	Østerbro	Gunnar Nu Hansens Plads	Buskads og træer ønskes beskåret, idet de udgør gemmesteder for gerningsmænd der kaster sten, flasker og des lign. efter spillerbusser, samt gående udebane-tilskuere, når disse forlader Parken.	Københavns Politi

'15

BILAG TIL BUDGET'15:

Tryghedsløft hvor behovet er størst.
Nålene på kortet viser de første 30 tryghedsløft.



TRYGHEDSINDEKS

- Markant
- Intensiveret
- Ordinært
- Reduceret
- Minimalt

TRYGHEDSLØFT

- Belysning
- Beskæring
- Inventar m.m.

Tryghedsindekset følger udviklingen i trygheden i Københavns Kommune. Resultatet af Tryghedsindeks for 2014 fremgår af de med blå markerede områder, der viser, hvor stort et behov der er for en tryghedsskabende indsats i området. www.kk.dk/tryghedsindeks



B124 Københavns Erhvervshus og Københavns samlede erhvervs- og vækstpolitik (Erhvervspakke)

Baggrund

Med forslag til en samlet erhvervs- og vækstpolitik har Københavns Kommune sat en ambitiøs ramme for kommunens fremtidige arbejde med at understøtte vækst og beskæftigelse - og udpeget vejen for kommunens samarbejde med virksomhederne. Erhvervs- og vækstpolitikken sætter ind på fem vækstfaktorer:

- Erhvervsservice og omkostninger for erhvervslivet
- Strategisk byudvikling
- Samspil om innovation
- Uddannelse og beskæftigelse
- Internationalisering

Med dette budgetforslag foreslås afsat midler til tre indsatser:

1. Københavns Erhvervshus
2. Digitalt kundesystem til bedre erhvervsbetjening
3. Erhvervsrådet og erhvervs- og vækstpolitik: vækst- og beskæftigelsesfremmende initiativer

Indhold

Københavns Kommune besluttede i Budget 2014, at byens virksomheder skal sikres en sammenhængende, koordineret og serviceorienteret indsats.

Visionen for Københavns Erhvervshus er, at:

- Gøre det nemt for virksomhederne at komme i kontakt med kommunen og navigere i tilbud med en telefonisk åbningstid fra mandag-torsdag kl. 8- 22 og fredag kl. 8-18.
- Gøre det nemt for virksomheder at få straksafklaret enkle opgaver og styrke den kommunale servicekultur på erhvervsområdet
- Gøre det nemt at rekruttere arbejdskraft, etablere støttede job og gøre det nemt at starte og udvikle sin virksomhed
- Gøre det synligt, at København har fokus på virksomhederne, herunder internationale virksomheder

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

1. Erhvervshuset samler en række virksomhedsrettede services på én adresse og med én indgang.

Erhvervshuset samler en række virksomhedsrettede services på én adresse og med én indgang. Huset placeres i det nuværende Borgerservice i Nyropsgade, der vil være et synligt signal om, at København har fokus på virksomhederne og ”byder dem indenfor”. Placeringen ved siden af International House og Københavns Borgerservice, der flyttes til Dahlerupsgade, markerer, at kommunen ønsker at være tydelig og let tilgængelig i forhold til at tilbyde sine services, herunder sikre høj service for udenlandske virksomheder som ofte har behov for særlig rådgivning i relation til virksomhedsetablering og medarbejderforhold.

Etableringen af et Erhvervshus har tre udviklingsfaser:

Fase 1: Det nuværende Københavns Erhvervsservice er pr. 1. september 2014 flyttet fra Njalsgade til ledige kontorlokaler i Gyldenløvesgade. Fase 1 er ikke en permanent løsning på grund af pladsmangel og forudsætter, at der findes større lokaler.

Fase 2: Københavns Erhvervshus

Fase 2A - Københavns Borgerservice flytter fra Nyropsgade (stueetage samt 1. sal) til stueetagen i Dahlerupsgade. Det kræver en ombygning af lokalerne i Dahlerupsgade, som ikke er istandsat sammen med resten af bygningen. Ombygningen forventes at koste 6,1 mio. kr. og forventes færdig medio 2015.

Fase 2B – I denne fase skal de ledige lokaler i Nyropsgade tilpasses fra Borgerservice til Erhvervshus, da funktionerne ændres. Ombygningen forventes af koste 2,6 mio. kr. og forventes færdig ultimo 2015.

Erhvervshuset får ved denne model en eksponering og en tydelig indgang for Københavns Erhvervsservice, hvilket understreger Københavns Kommunes øgede fokus på erhvervslivet. Flytningen af Borgerservice til en mindre synlig indgang i Dahlerupsgade stemmer overens med Københavns kanalstrategi, som opfordrer til, at borgerne i stigende grad konsulterer Borgerservice Kvik, digitale og telefoniske løsninger. Borgerservice har derfor ikke brug for den synlige og centrale indgang i Nyropsgade i samme omfang som Erhvervsservice.

Den fysiske placering ved siden af International House, giver samtidig mulighed for at udnytte synergien til huset og dets aktører, såsom Work in Denmark og Jobcenter International Copenhagen. International House servicerer virksomheder i forhold til rekruttering af international arbejdskraft. Mange af de samme virksomheder vil have brug for rådgivning i Erhvervshuset. Kommunen vil med Erhvervshuset fremstå som én indgang og muligheden for at udvide det konkrete samarbejde om at servicere såvel virksomheder som arbejdskraft øges. Samarbejdet med International House er allerede opstartet med Københavns Erhvervsservice indflytning i Nyropsgade pr. 1. september.

Endelig sikrer modellen, at Erhvervshusets medarbejdere og aktiviteter kan samles omkring én fysisk adresse, og det vil være muligt at samle flere borgerserviceenheder i Dahlerupsgade.

Fase 3: Det nye Erhvervshus kan ultimo 2015 skabe plads til udvidelse af erhvervsservicen, så huset består af:

- *Fronten* med én indgang for virksomheder (telefonisk, digitalt og fysisk). Fronten kan servicemindet, hurtigt og kompetent håndtere henvendelser ved at informere og henvise til alle erhvervsrettede ydelser i kommunen samt træffe simple afgørelser eller give simple tilladelser. Opgaverne skal aftales med de forvaltninger, der har ansvaret for de enkelte opgaver, og der overflyttes ikke komplekse myndighedsopgaver.
- *Virksomhedsservice* med service direkte til virksomheder og iværksætte. Afdelingen tager udgangspunkt i virksomhedernes behov og står for at opsøge og hjælpe virksomheder med rekruttering, støttede job, iværksætter mv.
- *Serviceafdelingen* med understøttelse og sparring til forvaltningerne i udvikling af service og servicetiltag for virksomhederne. Afdelingen skal sikre, at den gode service er fundamentet i den virksomhedsrettede indsats og formidler virksomhedernes behov.

Det er lagt til grund, at myndighedsbehandlingen på miljø og byggesagsområdet fortsat er placeret i TMF, hvorfor der fortsat vil være en fysisk indgang i Njalsgade til bygge- og miljø sager. For at sikre oplevelse af en sammenhængende erhvervsservice foreslås det, at Erhvervshuset sammen med TMF sikrer, at Erhvervshuset har de nødvendige kompetencer til at vejlede om og videreformidle til sagsbehandling i TMF. Der er i forslaget derfor indkalkuleret et sådan vejlednings- og rådgivningsserviceløft svarende til 2 årsværk.

Det foreslås desuden, at der prioriteres midler til en udvidet virksomhedsservice. Midlerne anvendes til at sikre københavnske virksomheder telefonisk betjening mandag-torsdag kl. 8- 22 og fredag kl. 8-18. Den konkrete udmøntning heraf vil ske i et samarbejde mellem Erhvervshuset og Kontaktcenteret. Midlerne vil endvidere sikre virksomhederne support på digitale løsninger, udvikling af nye digitale services, bedre og mere målrettede erhvervssider på www.kk.dk samt understøttelse af visse funktioner i den fysiske front.

2. Digitalt kundesystem til bedre erhvervsservicebetjening

Der pågår en implementering af budget 14 beslutning om et fælles digitalt kundesystem (CRM). Hermed bliver København den første kommune i landet, der får et fuldt overblik over virksomhedernes sager med kommunen. Det er en afgørende forudsætning for en professionel og effektiv håndtering af virksomhedshenvendelser.

På baggrund af analyse fra konsulentfirmaet Devoteam er det vurderingen, at der er behov for at tilføre det Fælles Kundesystem (CRM) 2,4 mio. kr.

Heraf anvendes 2 mio. kr. til at finansiere fuld udvikling og implementering af det fælles kundesystem. Det drejer sig bl.a. om følgende funktionaliteter: Overblik over henvendelser, udvikling af ledelsesinformation og track'n'trace.

De resterende 0,4 mio. kr. bruges til oplæring og systemkompetenceudvikling af medarbejdere. Målet er at sikre, at det fælles kundesystem (CRM) kobles til sagsgangene hos medarbejderne, herunder at det understøtter udvikling af en fælles servicekultur i erhvervsservicebetjeningen på tværs i kommunen. Midlerne anvendes bl.a. til fælles kurser og udvikling af e-learning til støtte for implementering og organisatorisk udbredelse.

3. Erhvervsrådet og erhvervs og vækstpolitik: vækst- og beskæftigelsesfremmende initiativer

Københavns Kommune har nedsat Københavns Erhvervsråd med repræsentanter fra virksomheder, vidensinstitutioner og organisationer. Rådet har en vigtig rolle i at sikre, at der bliver fulgt op på den samlede erhvervs- og vækstpolitik, og at udviklingen af konkrete initiativer sker i tæt dialog med alle relevante aktører. Til at understøtte Erhvervsrådets rolle og sikre implementering af kommunens erhvervs- og vækstpolitik foreslås afsat midler til:

- *Dialog med erhvervslivet om igangsættelse af konkrete initiativer inden for de fem vækstfaktorer.* Midlerne anvendes til at gennemføre fokuseret dialogmøder og arrangementer med Erhvervsrådets medlemmer og øvrige, udvalgte virksomheder og organisationer/vidensinstitutioner. Derudover skal midlerne bruges til Erhvervsrådets løbende arbejde og indsats fx til at indhente særlige data, analyser om erhvervs- vækstområdet m.v. Formålet er desuden at vise kommunens vilje til dialog med erhvervslivet, styrke vores image som erhvervsvenlig by samt få input til at udvikle konkrete initiativer, der kan forbedre rammerne for at drive virksomhed i København.
- *Styrket fokus på innovative effekter af kommunale indkøb og international positionering.* København skal bl.a. gennem en stærk klyngeindsats udbygge sin internationale førerposition inden for velfærdsteknologi (sund vækst), clean tech (grøn vækst) og smart cityløsninger (smart vækst). Midlerne anvendes til at understøtte klyngeindsatsen således at den kobles tættere til kommunens innovative indkøb af samfundsmæssige løsninger. Formålet er at byen og virksomhederne får mest mulig innovation og vækst ud af de investeringer for i nærheden af 60 mia. kr., som byen råder over i de kommende år. Klyngeindsatsen skal også understøtte regionens og virksomhedernes internationale markedsføring, herunder det tværregionale initiativ om ”Copenhagen”. Effekterne vil bl.a. kunne måles i en stigning i antallet af innovative virksomheder og i antallet af udenlandske som etablerer sig i København.

- *Københavns erhvervsbarometer.* Barometeret tager temperaturen på erhvervs- og vækstudviklingen i København og i Hovedstadsregionen ved at følge udviklingen i politikken mål og indikatorer. Der er et særligt fokus på kvaliteten af erhvervsservicebetjeningen. Midlerne anvendes til at udarbejde et årligt erhvervsbarometer herunder til at gennemføre løbende praksisnære målinger af servicen til de virksomheder, som er i kontakt med kommunen.

Overordnede målsætninger og effekter

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
- Etablering af Københavns Erhvervsbus	- Professionel ageren som kommune samt tilgængelighed af den erhvervsrettede service
- Ombygning af Dablerupsgade	- Flytning af Borgerservice
- Digitalt kundesystem til bedre erhvervsservicebetjening	- Virksomhederne får: en hurtigere og nemmere sagsbehandling samt en oplevelse af kommunens erhvervsservice forbedres, og de vil lettere kunne følge med i deres sag, via Track 'n' Trace. - Kommunen får: et fælles register over virksomheder og virksomhedernes kontakt med kommunen. Systemunderstøttelse af arbejdsgange som ikke er systemunderstøttet i dag. Bedre erhvervsledelsesinformation.
- Erhvervsrådet og erhvervs og vækstpolitik: vækst- og beskæftigelsesfremmende initiativer	- Nå politikken mål om: 5 % årlig vækst i BNP, 20.000 nye, private arbejdspladser i 2020 samt at København er en attraktiv by at bo i. - Forbedring på indikatorerne i erhvervs- og vækstpolitikken inden for samspil om innovation og internationalisering (bl.a. stigende andel af innovative virksomheder i regionen og stigende antal nyetableringer og udvidelser af udenlandske virksomheder). - Forbedring af virksomhedernes opfattelse af København som erhvervsvenlig by med fokus på dialog med virksomhederne - Give Erhvervsrådet mulighed for at overvåge og justere KK's erhvervspolitiske indsats.

Økonomi

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg:							
- Forprojekt	500					500	*
- Ombygning Dahlerupsgade (Fase 2A)		6.122				6.122	*
- Ombygning Nyropsgade (Fase 2B)		2.585				2.585	*
-Indretning og inventar Nyropsgade		1.200				1.200	*
- Systemunderstøttelse Erhvervshuset		500				500	*
- CRM, manglende finansiering		1.020	1.360			2.380	*
Anlægsudgifter i alt	500	11.427	1.360	0	0	13.287	*
- heraf til KEjd	500	8.707	0	0	0	9.207	
Afledte serviceudgifter:							
- Vedligehold og drift Nyropsgade		200	200	200	200	800	
-Ekstra husleje o.l. Nyropsgade		514	1.200	1.200	1.200	4.114	
-Flytning, åbning o.l. Nyropsgade		250				250	
-Flytning, åbning o.l. Dahlerupsgade		500				500	
- Erhvervshus frontend samarbejde med TMF		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
- Udvidet virksomhedsservice		2.000	2.000	2.000	2.000	8.000	
- Understøtte erhvervsdialog, erhvervsrådets samarbejde, samt understøtte klyngeindsatsen		2.100	2.100	2.100	2.100	8.400	
- Udarbejde Erhvervsbarometer, herunder målinger af erhvervsservice		700	700	700	700	2.800	
Afledte serviceudgifter i alt		7.264	7.200	7.200	7.200	28.864	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2014 eller 2015 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

KEjd er hørt om økonomi i anlægsprojektet. Anlægsbevillingen overføres til KEjd i december 2014. Ibrugtagen sker i december 2015.

Tidligere afsatte midler

Tabel 3. Tidligere afsatte midler til CRM

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2014	2015	2016	2017	I alt
Budgetaftale 2014	500	2.700	1.700	200	5.100
<i>Heraf:</i>					
Anlæg		2.500	1.500		4.000
Drift	500	200	200	200	1.100
Afsatte midler i alt	500	2.700	1.700	200	5.100

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Uden bevilling af tilstrækkelig budgetmidler vil oprettelsen af Erhvervs huset og flytningen af Borgerservice til Dahlerupsgade ikke være mulig.

Uden ekstra bevilling til CRM vil det fælles kundesystem ikke kunne implementeres i fuldt omfang, hvilket vurderes væsentligt at reducere værdien af systemet for kommunens erhvervsservice.

Flere forvaltninger/udvalg

Tabel 4. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning/ <i>(1.000 kr. - 2015 p/l)</i>	Sty- rings- område	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
BIF	Anlæg	500	11.427	1.360			13.287
BIF	Service		2.964	3.400	3.400	3.400	13.164
BIF (ikke varig)	Service		500	500	500	500	2.000
KFF	Service		500				500
TMF	Service		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
ØKF (ikke varig)	Service		2.300	2.300	2.300	2.300	9.200
I alt		500	18.691	8.560	7.200	7.200	42.151



Fredeliggørelse af Grøndals Parkvej mellem Rebildvej og Godthåbsvej

5. september 2014

Sagsbehandler
Peter Fjeldsted



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Der er et ønske om at hastighedsdæmpe Grøndals Parkvej mellem Rebildvej og Godthåbsvej, som er beliggende langs Grøndalsparken. Strækningen er kun bebygget på den ene side, og vejen betjener i al væsentlighed trafikanter til og fra det bagvedliggende parcelhuskvarter.

Bebyggelsen består på to tredjedel af strækningen af en- og flerfamiliehuse, mens der på den første tredjedel nærmest Godthåbsvej ligger en række etageejendomme. Udover trafikanter fra det bagvedliggende boligkvarter benyttes strækningen også af en del cyklister, der herved undgår en betydelig omvej for at komme til og fra det centrale Vanløse.

Efter Godthåbsvej fortsætter strækningen med samme byrumsmæssig karakter over i Grøndalsvænge. Denne strækning er i dag hastighedsdæmpet med bump. Grøndalsvænge betjener dog udover det bagvedliggende villakvarter også en institution til 130 børn. Der er også her skiltet med indkørselsforbud for motorkøretøjer fra Godthåbsvej.

Grøndals Parkvej har kun en cykelsti mod parken og har status som kommunevej. Der er ingen aktuelle tællinger eller hastighedsmålinger, men ved sammenligning med tællinger og målinger på omkringliggende veje vurderer Teknik og Miljøforvaltningen, at der er en årsdøgntrafik på 6-800 biler, og at gennemsnitshastigheden er 30-35 km/t.

Indhold

Der foreslås tre alternativer for at fredeliggøre Grøndals Parkvej mellem Rebildvej og Godthåbsvej:

Alternativ 1, Bump

Strækningen hastighedsdæmpes med bump, hvor der skal anvendes ca. 10 foranstaltninger.

Alternativ 2, Forsætninger

Der opsættes sideheller med samme hastighedsnedsættende effekt. Disse placeres sædvanligvis parvis diagonalt over for hinanden. Det vurderes, at der skal anvendes seks sæt. Ved en sådan løsning, som samtidig vil

kunne yde en hvis beskyttelse af cyklisterne, skal der nedlægges ca. 60 parkeringspladser på strækning.

Alternativ 3, Cykelbane

Vejbanen gøres smallere ved at etablere cykelbane modsat Grøndalsparken. Dette vil medføre nedlæggelse af alle parkeringspladser i denne side, i alt 105 parkeringspladser. Der vil dog fortsat være 86 parkeringspladser til rådighed på parksiden. Dette skønnes sammen med parkering på egen parcel at kunne opfylde det samlede lokale parkeringsbehov. Det kan dog være kritisk ved etageboligerne, og der bør derfor gennemføres en tælling inden dette igangsættes.

Overordnede målsætninger og effekter

Københavns Kommune har et ønske om at fredeliggøre alle beboelseskvarterer, der ikke er berørt af det overordnede vejnet. Et af midlerne er at sikre, at bilisterne kører med en passende lav hastighed. Hidtil har dette været gjort ved at indføre lokale hastighedsbegrænsninger især omkring skoler og institutioner og generelle hastighedszoner på max 40 km/t. Dette er også sammenfaldende med ønsket om, at flere skal cykle mere, da et lavere hastighed for bilisterne medfører øget tryghed for de bløde trafikanter.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Bump, forsætninger eller cykelbane	Fredeliggørelse af Grøndals Parkvej mellem Rebildvej og Godthåbsvej
Beskæftigelseseffekt:	
- Alternativ 1, Bump (0,6 mio. kr.)	0,7 årsværk
- Alternativ 2, Forsætninger (1,1 mio. kr.)	1,3 årsværk
- Alternativ 3, Cykelbane (0,235 mio. kr.)	0,3 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Vanløse.

Økonomi

De tre alternativer for en fredeliggørelse af Grøndals Parkvej mellem Rebildvej og Godthåbsvej har estimerede anlægsudgifter på hhv. 0,60 mio. kr. for bump, 1,1 mio. kr. for forsætninger og 0,235 mio. kr. for cykelbane. Ingen af de tre alternativer forventes at øge de afledte driftsudgifter.

Tabel 2. Anlægsudgifter: Alternativ 1, Bump

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg							
- Forprojektering		180				180	180*
- Udførelse		420				420	420*
Anlægsudgifter i alt		600				600	600*

Tabel 3. Anlægsudgifter: Alternativ 2, Forsætninger

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forprojektering		335				335	335*
- Udførelse		765				765	765*
Anlægsudgifter i alt		1.100				1.100	1.100*

Tabel 4. Anlægsudgifter: Alternativ 3, Cykelbane

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forprojektering		75				75	75*
- Udførelse		160				160	160*
Anlægsudgifter i alt		235				235	235*

Tabel 5. Tidsangivelse

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

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Projektet vurderes at have en lav risiko, da det omhandler løsninger, som Teknik- og Miljøforvaltningen har stor erfaring med. Der er dog en risiko i forhold til tidsplanen, da projektet kræver en godkendelse af politiet.

Projektet skal udføres i et kvarter, hvor borgerne forventes at være aktive og engagerede. Der bør derfor afsættes den fornødne tid til dialog med borgere og besvarelse borgerhenvendelser. Dette vil især være et emne, hvis alternativerne med forsætninger eller cykelbane vælges, da disse vil medføre nedlæggelse af parkeringspladser.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



Metrohaver i Ørestad City



21. august 2014

Sagsbehandler
Helle Hagelund

Eksekveringsparat?

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

Baggrund

I 2012 gennemførte og finansierede Lokaludvalget Amager Syd et pilotprojekt med opførelse af to testhaver, 'Metrohaver', i Ørestad City på strækningen mellem metrostationen Bella Center og C.F. Møllers Allé. Projektet blev gennemført i samarbejde med By & Havn, Grundejerforeningen Ørestad City, Metroselskabet, 1:1 Landskab, Miljøpunkt Amager, Teknik- og Miljøforvaltningen m.fl.

Haverne har været en stor succes og har givet lokalområdet nye grønne byrum under metrohøjbanen. Haverne har samtidig givet københavnernes mulighed for at dyrke havebrug og opleve det grønne i byen. I dette budgetnotat beskrives mulighederne for at anlægge yderligere to metrohaver under metrohøjbanen i Ørestad City.

Indhold

De to nye metrohaver skal ses som en videreudbygning af de to eksisterende testhaver, ligesom der vil blive bygget videre på de erfaringer og det lokale engagement, der har været i forhold til testhaverne. Arealet under metrohøjbanen i Ørestad står øde og uudnyttet hen og trænger til et grønt løft. Ved at etablere yderligere to haver, kan området under metrohøjbanen transformeres til nye grønne byrum og mødesteder for beboerne i Ørestad og Amager Vest.

Testhaverne har givet gode erfaringer med hvilke planter, der er egnede på stedet, og der har været stor lokal interesse for at være en del af projektet. Interessen er fortsat stor, og i 2013 har ca. 60 haveinteresserede skrevet sig op til at være med i byhaveforeningen 'Metrohaverne'.

I hele København er der stor efterspørgsel på byhaver. Projektet henvender sig derfor ikke kun til beboere i Ørestad og naboområder. Også institutioner, skoler og andre interesserede i området vil kunne benytte haverne til f.eks. undervisning, egen dyrkning af madvarer og sansehaver.

I projektet opdeles arealet under metrohøjbanen i havelodder, der hver er fem meter i nord/sydgående retning og afgrænses af Ørestads Boulevard og kanalen, så længden af haverne er ca. 8-15 meter. Mellem hver

have opstilles en hul trævæg, der både kan rumme haveredskaber og give sidde- og opholdsmuligheder. I forbindelse med anlæggelsen af haverne skal der udskiftes 30 cm jord og tilføres ny muldjord til stedet. Der skal laves bedafgrænsninger, kanter og begrænset terrænregulering, så haverne er anvendelige og klart overskuelige. Det er ligeledes vigtigt at få arealerne, der omkranser havernes 'fællesarealerne', forskønnet i forbindelse med anlæggelsen af de to nye haver.

Haverne kan etableres i forbindelse med de to eksisterende testhaver eller som selvstændige haver på strækningen mellem metrostationen Bella Center og C.F. Møllers Allé. Grunden, som metrohaverne ligger på, ejes af Grundejerforeningen Ørestad City. Metrohaverne og fællesarealerne etableres på arealer under metrohøjbanen, så der inddrages ikke vej- og parkeringsarealer i forbindelse med projektet.

Overordnede målsætninger og effekter

Haverne skal skabe ramme for nye fællesskaber i bydelens offentlige rum samt tilfører byrumselementer i øjenhøjde. Der tilføres mere grønt og flere københavnere har mulighed for nye grønne oplevelser og opholde sig længere tid i de grønne rum.

En fremtidig udvikling af metrohaverne kunne være et parkstrøg under metrohøjbanen med ca. 48 urbane haver og en række fælles arealer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
To nye haver under metrohøjbanen	- Mulighed for havebrug og urban farming. - Flere grønne rekreative åndehuller for bydelens beboere. - Stimulere bylivet i hjertet af Ørestad.
Beskæftigelseseffekt (0,4 mio. kr.)	0,5 årsværk

Note: Beregningen af beskæftigelseseffekten foretages med udgangspunkt i KK's definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 0,4 mio. kr. Der vil ikke være afledte driftsudgifter for Københavns Kommune i forbindelse med metrohaverne. Byhaveforeningen Metrohaver er en forening/netværk med havebrugere som medlemmer, der i samarbejde med Amager Vest Lokaludvalg står for drift, organisering og udvikling af Metrohaverne og fællesarealerne i forbindelse med haverne.

Tabel 2. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forprojektering		150				150	150*
- Udførelse		250				250	250*
Anlægsudgifter i alt		400				400	400*

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

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

Haverne skal etableres på et areal, der ejes af en privat grundejerforening. Der skal derfor udarbejdes en juridisk model eller aftale med grundejerforeningen omkring etableringen af de to nye metrohaver og offentlig adgang arealet. Det forventes, at det er lokaludvalget Amager Syd, som laver denne aftale med grundejerforeningen. Der har i forbindelse med de to testhaver været en løbende dialog med grundejerforeningen, og på baggrund af denne dialog forventes grundejerforeningen at være positiv over for etableringen af de to nye metrohaver. Det kan imidlertid have konsekvenser for projektets gennemførelse, såfremt der ikke kan indgås en aftale for de kommende to haver.

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

Tidligere afsatte midler

Udviklingen af de to testhaver er finansieret af Lokaludvalg Amager Syd og By og Havn med 50 % til hver.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2013		75					
Afsatte midler i alt		75					
<i>Heraf forbrugt</i>		75					



TM77 Frugttræer i Borgergade



4. august 2014

Sagsbehandler
Jannike Axlev

Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Den sydlige del af Borgergade foreslås begrønnet med 50-60 frugttræer. Det vil skabe en ny grøn forbindelse, hvilket er i tråd med ønsket om en grøn klimatilpasning af Indre By. Begrønningen har samtidig en central rolle bl.a. i forhold til at forbedre byens mikroklima og biodiversitet samt øge livskvaliteten for byens borgere.

Indhold

Borgergade er ca. 800 meter lang fra Gothersgade til Store Kongensgade. I nord er gaden 13 meter bred, mens Borbergades sydlige del er 25 meter bred. På de sydligste 250 meter fra Gothersgade til Dronningens Tværgade er gaden desuden opdelt med et 9 meter bredt midterareal med fire grupper af store plataner. Midterarealet er domineret af skråparkering i begge retninger.

Det foreslås at omdanne midterarealet (ca. 1.100 m²) på den sydlige del af Borgergade mellem platanerne til et frodigt, grønt anlæg med 50-60 frugttræer og grønt areal med opholdsmuligheder. Arealet skal danne ramme for byliv for de mange omkringboende borgere og besøgende, forbedre mikroklimaet og øge biodiversiteten. Da frugttræer ikke kan opstammes til den nødvendige frihøjde, anvendes de generelt ikke som gadetræer. Da den nordlige del af Borgergade er væsentligt smallere end den sydlige del, er det derfor ikke muligt at plante frugttræer der. Den præcise udformning af arealet og placeringen af frugttræerne vil blive udarbejdet i samarbejde med beboere, lokaludvalg og andre interessenter.

For at kunne realisere projektet skal 75 eksisterende skråparkeringspladser i midterarealet nedlægges. Parkeringspladserne har en belægningsgrad på 60-80 % om dagen og under 60 % om natten. Længdeparkeringen på strækningen bevares (68 pladser), ligesom der er parkeringsmulighed (150 pladser) i parkeringshuset på Landgreven, der er en sidevej til Borgergade. Området er beliggende i grøn zone, hvorfor provenutabet ved en nedlæggelse af parkeringspladser skal finansieres.

Overordnede målsætninger og effekter

Der skal etableres et nyt grønt, rekreativt byrum, som udover at bidrage til grøn klimatilpasning af Indre By, kan støtte op omkring målsætningerne i Metropol for mennesker og Fodgængerstrategien.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Grønt byrum med frugttrær	- Et mere grønt byrum med flere træer - Nye opholdsmuligheder - Større biodiversitet
Beskæftigelseseffekt (5 mio. kr.)	6,0 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Indre by.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 5 mio. kr. Hertil kommer manglende indtægter fra parkeringsafgifter fra de 75 parkeringspladser, som nedlægges. I 2015 er der manglende indtægter på 0,65 mio. kr., mens de manglende indtægter fra parkeringsafgifter årligt er på 1,1 mio. kr. fra 2016 og frem. Der skal som en konsekvens af projektet også tilføres øgede driftsudgifter fra 2016 og frem. I dag er der en meget begrænset pleje af arealet, og de foreslåede frugttrær og muligheder for ophold vil derfor medføre øgede driftsomkostninger.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forprojektering	250	650				900	900*
- Udførelse		3.000	1.100			4.100	
Anlægsudgifter i alt	250	3.650	1.100			5.000	900*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			100	500	500	1.100	
- Tab af parkeringsindtægter		650	1.100	1.100	1.100	3.950	
Afledte serviceudgifter i alt		650	1.200	1.600	1.600	5.050	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2016

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der kan evt. være modstand fra beboere og butiksejere som følge af projektets nedlæggelse af parkeringspladser, hvilket kan have indflydelse på

både tidsplan og økonomi. En tidlig og løbende inddragelse af interessenter, herunder lokaludvalget, forventes dog at minimere den evt. modstand og de forbundne risici.

Ledninger i jorden er også en risiko, da de enten kan forhindre, at der kan plantes træer, eller påvirke tidsplanen, hvis ledninger skal omlægges. I dag er der dog allerede grupper af store træer i samme tracé som frugttræerne vil skulle plantes i. Der forventes derfor ikke at være store ledninger i jorden i tracéet, hvor risikoen vurderes at være lille.

Der er indarbejdet en begrænset risikohåndtering på 5 % i budgettet.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM96 Nordre Frihavsgade – Bedre cykelforhold fra Trianglen til Randersgade

25. august 2014

Sagsbehandler
Ulrik Djupdræt



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Formålet med budgetønsket er at forbedre cykelforholdene på Nordre Frihavsgade på strækningen mellem Trianglen og Randersgade. En del af projektet vil også have fokus på en mere generel byrumsforbedring af gaden.

Indhold

Nordre Frihavsgade har et varieret handels- og byliv med fodgængere, busser og biltrafik, ligesom Ingrid Jespersens Skole ligger dér. En forbedring af cykelforholdene på Nordre Frihavsgade på strækningen mellem Trianglen og Randersgade kan ske via tre forskellige løsningsmodeller:

- Etablering af klassiske cykelstier.
- Trafikal fredeliggørelse i form af yderligere trafikdæmpning, evt. kombineret med kortere strækninger med cykelsti eller cykelbane eksempelvis ved kryds og busstop.
- En helhedsløsning, hvor hele gaderummet renoveres på baggrund af lokale ønsker til funktionalitet og de overordnede strategier på området.

De tre løsninger og parkeringskonsekvenserne er yderligere beskrevet i bilag 1.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen på cykelområdet sker som led i at nå målet om København som Miljømetropol. Et øget antal cyklister og et bedre byrum bidrager desuden til strategier om et godt byliv (Metropol for mennesker), sundhed og målet om at gøre København CO₂-neutral i 2025.

Projektet vil medvirke til at fastholde eksisterende cyklister og samtidig øge antallet af nye cyklister på strækningen. Cykelstier eller bedre forhold på gaden vil markant øge trygheden for de cyklende. Den relativt smalle gade kombineret med en del biltrafik, busruten 3A og mange aflæsninger

af varer gør, at cyklister ofte kan føle sig presset af andre trafikanter. Især for børn vil de foreslåede forbedringer derfor have stor betydning.

Derudover vil projektet imødegå, at Nordre Frihavnsgade i takt med udbygningen af Nordhavn vil få stadig større betydning som forbindelsesvej fra Nordhavn og til især indre Nørrebro og Vesterbro.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Bedre cykelforhold	- Større tryghed for cyklisterne. - Bedre cykelforhold vil give flere, der cykler. Antallet vil afhænge af omfanget af forbedringerne, hvor den forventede vækst er på 10-20 %.
Bedre muligheder for ophold	- Bedre muligheder for ophold vil give flere, der opholder sig og går i gaden
Beskæftigelseseffekt - Løsningsmodel A (16,5 mio. kr.) - Løsningsmodel B (9,8 mio. kr.) - Løsningsmodel C (1,6 mio. kr.)	19,8 årsværk 11,8 årsværk 1,9 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Østerbro.

Økonomi

Økonomien afhænger af, hvilken af de tre løsningsmodeller, der vælges.

Tidsplanerne afhænger af, hvor omfattende en dialogproces, der ønskes. Der forventes at være stor lokal interesse for projektet, hvorfor er der i de nedenstående tidsplaner er afsat tid til en forholdsvis omfattende dialogproces.

Løsningsmodel A: Cykelstier

Projektet med cykelstier har estimerede anlægsudgifter på 16,5 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2017 og frem til renhold og vedligeholdelse.

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter: A. Cykelstier

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Udvikling/projektering		750	750			1.500	1.500*
- Anlæg ekskl. erstatnings p-pladser				9.500		9.500	
- Anlæg 57 erstatnings p-pladser**				5.500		5.500	
Anlægsudgifter i alt		750	750	14.600		16.500	1.500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				5	15	20	
Afledte serviceudgifter i alt				5	15	20	

Note: ** Her er anvendt er højere pris for erstatningspladser end normalt, idet det på Østerbro er en stor og dyr udfordring at finde erstatningspladser.

Tabel 3. Tidsangivelse: A. Cykelstier

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

Løsningsmodel B: Trafikal fredeliggørelse

Projektet med trafikal fredeliggørelse har estimerede anlægsudgifter på 9,8 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2017 og frem til renhold og vedligeholdelse.

Tabel 4. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter: B. Trafikal fredeliggørelse

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Udvikling/projektering		750	550			1.300	1.300*
- Anlæg ekskl. erstatnings p-pladser				5.500		5.500	
- Anlæg 31 erstatnings p-pladser **				3.000		3.000	
Anlægsudgifter i alt		750	550	8.500		9.800	1.300*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				5	15	20	
Afledte serviceudgifter i alt				5	15	20	

Note: ** Her er anvendt er højere pris for erstatningspladser end normalt, idet det på Østerbro er en stor og dyr udfordring at finde erstatningspladser

Tabel 5. Tidsangivelse: B. Trafikal fredeliggørelse

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

Løsningsmodel C: Projektudvikling af en helhedsløsning

Projektet med projektudvikling af helhedsplan har estimerede anlægsudgifter på 1,6 mio. kr.

Tabel 6. Anlægsudgifter: C. Projektudvikling af en helhedsløsning

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Udvikling		1.050	550			1.600	1.600*
Anlægsudgifter i alt		1.050	550			1.600	1.600*

I løsningsmodel C afsættes der kun midler til projektudvikling med det formål at der til forhandlingerne om budget 2017 fremlægges et budgetnotat om det efterfølgende anlæg af projektet. Afsættes der midler i budget 2017 kan anlægsarbejdet påbegyndes i slutningen af 2017.

Tabel 7. Tidsangivelse: C. Projektudvikling af en helhedsløsning

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Start på dialog	April 2015
Helhedsplanen forventes færdig	Maj 2016

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Risikoen i forbindelse med løsningsmodel A og B vurderes til middel, da de tekniske løsninger ikke er komplicerede. Der er dog forbehold for eventuelle signalløsninger, i krydset ved Trianglen, kan være en udfordring, såfremt det resulterer i, at alle signalerne i relation til Trianglen skal ændres. Høringsprocesser og lokal dialog forventes dog at give anledning til relativt omfattende debat. Dette kan potentielt forsinke projektets tidsplan. Derudover vil myndighedstilladelser fra f.eks. politiet kunne forsinke tidsplanen. Der er dog i tidsplanen taget højde for disse forhold.

I budgettet er der indarbejdet et risikotillæg på 10 % til håndtering af mulige tekniske udfordringer, som er potentielle ved vejarbejde af denne type og størrelse.

En generel risiko udgøres af behovet for koordinering med øvrige anlægsarbejder f.eks. klimatilpasning, sikring af trafikafvikling i anlægsperioden, øgede anlægsudgifter som følge af uventede udsving i entrepriser og stigende udgifter til afvikling af trafikken i anlægsperioden.

Nordre Frihavnsgade er beliggende i blå zone, og det vil være en stor udfordring at finde erstatningsparkeringspladser i nærområdet. Hvis der slet ikke eller kun delvis kan etableres erstatningspladser, vil der være et tilsvarende provenutab, hvilket ikke er indregnet i projektets økonomi.

Risikoen i forbindelse med projektudviklingsdelen af løsningsmodel C vurderes at være minimal. Høringsprocesser og lokal dialog forventes dog at give anledning til relativt omfattende debat. Dette kan potentielt forsinke projektets tidsplan.

Tidligere afsatte midler

Der er siden 2006 afsat midler til cykelprojekter i cykelpakkerne.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Budgetaftale 2006 (CP I)	35.000										
Budgetaftale 2007 (CP II)		25.000	25.000	25.000							
Budgetaftale 2008 (CP III)			25.000	25.000	25.000						
Overførselssagen for 2009 til 2010 (CP Ø)						45.000	50.000	5.000			
Budgetaftale 2011 (CP IV)						16.000	55.000	4.000			
Budgetaftale 2012 (CP V)							75.000				
Budgetaftale 2013 (CP VI)								2.000	53.500	19.500	
Overførselssagen for 2012 til 2013 (CP VII)								3.000	12.000	15.000	
Budgetaftale 2014 (CP VIII)									10.000	40.000	
Overførselssagen for 2013 til 2014									3.000	2.500	6.500
Afsatte midler i alt	35.000	25.000	50.000	50.000	25.000	61.000	180.000	14.000	78.500	77.000	6.500
<i>Heraf forbrugt *</i>	<i>35.000</i>	<i>25.000</i>	<i>50.000</i>	<i>50.000</i>	<i>25.000</i>	<i>61.000</i>	<i>180.000</i>	<i>14.000</i>	<i>78.500</i>	<i>77.000</i>	<i>6.500</i>

Note: * De afsatte midler er disponeret.

Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse af Nordre Frihavnsgade – Bedre cykelforhold



Bilag I. Uddybende beskrivelse af Nordre Frihavsgade – Bedre cykelforhold

Uddybende beskrivelse af indhold

Strækningen på Nordre Frihavsgade mellem Trianglen og Randersgade er ca. 350 meter lang, og der er tale om et relativt smalt gaderum.

Strækningen er en del af den blå parkeringszone og indeholder 57 parkeringspladser, heraf tre handicappladser og en MC-plads. Belægningsprocenten er 80-90 % i dagtimerne og 105 % i aftentimerne.

Målinger fra 2012 viser, at trafikken på hverdage er fordelt med 6.500 cykler og 6.900 køretøjer. Nordre Frihavsgade er allerede i dag trafikdæmpet på en strækning på ca. 120 meter ud for Randersgade og Victor Borges Plads.

Gadens tværsnit består af et relativt bredt fortov i begge sider på 3-4 meter, bilparkeing i begge sider og en kørebane, der er smal i forhold til den nuværende trafik. Der er således tre grundlæggende muligheder for at øge pladsen for cyklisterne: Ensrette biltrafikken, indsnævre fortovet eller nedlægge parkeringspladser.

Nordre Frihavsgades særlige karakteristika, der på en del punkter minder om Rantzausgade og Istedgade, taler for et projekt, som indeholder flere typer løsningsmodeller for gaden. Den indledende projektering vil sammen med en dialog med de lokale interessenter afklare hvilke løsninger, der kan anvendes, og hvilken løsning, som anbefales Teknik- og Miljøudvalget til endelig udførelse.

For at styrke Nordre Frihavsgade som opholds- og handelsgade bør den endelige løsningsmodel integrere løsninger, hvor fortovene punkvist udvides de steder, hvor der er plads til dette. Dette vil forbedre mulighederne for udeservering, beplantning, cykelparkering og lignende.

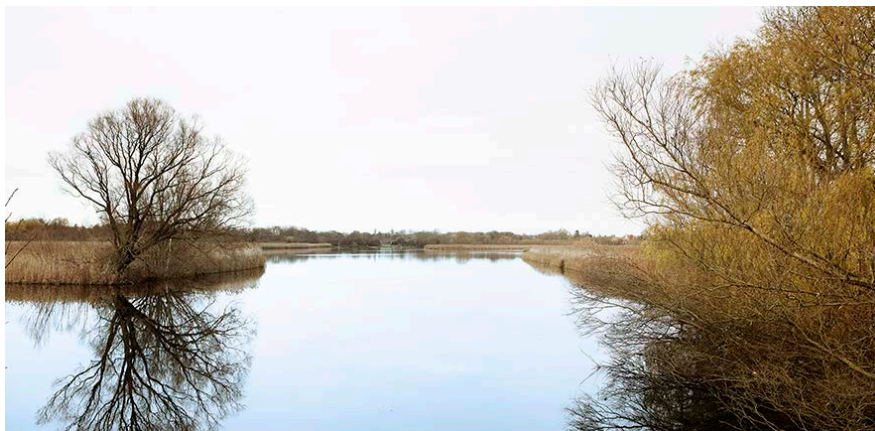
Besluttet en løsning med traditionelle cykelstier, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det som minimum vil kræve nedlæggelse af ca. 31 parkeringspladser og en markant indsnævring af fortovet. Hvis fortovet skal beholde sin nuværende bredde, vil der skulle nedlægges i alt 57 parkeringspladser, hvilket er alle pladserne på strækningen. Skal der arbejdes med anden form for fredeliggørelse, vurderes dette stadig at ville kræve nedlæggelse af parkeringspladser afhængig af, i hvilken udstrækning fortovene indsnævres.

Prisoverslaget på projektet med traditionelle cykelstier (Løsningsmodel A) er et skøn baseret på enhedsprisen for én kilometer cykelsti tillagt ca. 20 % til en ekstra omfattende borgerdialog og byrumsforbedringer, herunder beplantning. Det vurderes, at en løsning med fokus på trafikal fredeliggørelse og uden gennemgående cykelsti (Løsningsmodel B) vil kunne rummes inden for samme økonomiske ramme, dog med færre

udgifter til erstatningsparkering. Løsningsmodel C vil kræve en indledende forventningsafstemning inden et prisoverslag kan angives.



TM74 Helhedsplan for Utterslev Mose



1. april 2014

Sagsbehandler
Rikke Hedegaard Christensen

Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Bispebjerg Lokaludvalg har i deres bydelsplan for 2013 forslag til et projekt, der bl.a. omfatter udarbejdelse af en helhedsplan for Utterslev Mose.

Indhold

Helhedsplanen for Utterslev Mose skal ses som en finansierings- og prioriteringsplan, der skal sikre igangsætning af et langsigtet, tværfagligt og helhedsorienteret arbejde med at forbedre mosens vandkvalitet, biodiversitet og rekreative muligheder. Helhedsplanen skal indeholde en række mål og konkrete initiativer, der bl.a. skal sikre, at mosen kan opnå ”god økologisk tilstand” inden 2027 jf. EU’s vandrammedirektiv.

Teknik- og Miljøforvaltningen har allerede flere gældende planer, der vedrører Utterslev Mose: Den kommunale Vandhandleplan, Spildevandsplanen, Udviklingsplanen for Utterslev Mose og Københavns Kommunes strategi for biologisk mangfoldighed. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at disse planer tilsammen håndterer de problemstillinger, som er beskrevet i Lokaludvalgets forslag til en helhedsplan, og at helhedsplanen allerede er dækket ind af det igangværende planarbejde.

Helhedsplanen skal derfor ses som en sammenfatning og koordinering af de initiativer, der er beskrevet i de øvrige planer. Helhedsplanen skal være baseret på miljøundersøgelser, kortlægning af flora og fauna, borgerdialog, partnerskaber og pilotforsøg.

Helhedsplanen skal sikre, at der fremadrettet afsættes midler til at involvere borgere, foreninger og organisationer i naturpleje og mindre projekter i mosen, til ansættelse af en naturvejleder, opgradering af driften, afholdelse af mosetræf og oprensning af mosen. Som en del af helhedsplanen laves der en implementeringsplan, der redegør for implementeringen af de konkrete initiativer. Der laves løbende evaluering af implementeringsplanen.

Dette budgetnotat omfatter kun aktiviteter i forhold til udarbejdelsen af helhedsplanen. Der forelægges en projektbeskrivelse til politisk behandling i foråret 2015, og en evaluering forelægges primo 2017.

Overordnede målsætninger og effekter

Helhedsplanens overordnede målsætninger er:

- At sikre at der sker en koordinering af de initiativer, der indgår i Københavns Kommunes gældende planer vedrørende Utterslev Mose.
- At lave en samlet plan for finansiering og realisere af de initiativer, der indgår i Københavns Kommunes gældende planer vedrørende Utterslev Mose.
- At sikre, at Utterslev Mose senest i 2027 bliver af ”økologisk god kvalitet”, som foreskrevet i EU’s vandrammedirektiv.
- At skabe et bedre og mere mangfoldigt naturområde med flere og forskelligartede naturzoner, nye plejeforner, nye frivillige initiativer og flere opholdsmuligheder.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Projektledelse og projektorganisering	- Samlet koordinering af de initiativer, som er beskrevet i Københavns Kommunes øvrige planer vedrørende Utterslev Mose.
Undersøgelser af vandmiljø	- Evidensbaseret datagrundlag, der skal danne grundlag for udarbejdelse af helhedsplanen.
Kortlægning af flora og fauna	- Evidensbaseret datagrundlag, der skal danne grundlag for udarbejdelse af helhedsplanen.
Borgerdialog, partnerskaber og innovationsworkshops	- Involvering af borgere og interessenter i udviklingen af helhedsplanen.
Pilotforsøg med søresturering	- Udvikling og afprøvning af metoder til at fjerne bundslammet, deponere slammet lokalt og anvende/deponere restmaterialet på hensigtsmæssig vis.
Kommunikation	- Formidling af mosens naturkvaliteter og rekreative funktioner til borgerne.
Udarbejdelse af helhedsplan og finansieringsstrategi	- Sikre finansiering og ressourcer til at gennemføre initiativer, der skal være med til at forbedre mosens vandkvalitet, biodiversitet og rekreative muligheder.
Beskæftigelseseffekt (5 mio. kr.)	6 årsværk

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

Bydele

Projektet vedrører Brønshøj/Husum og Bispebjerg.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 5 mio. kr. Der er ingen afledte driftsudgifter forbundet med projektet, da der udelukkende er tale om udarbejdelse af udviklingsplanen.

Tabel 2. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse og projektorganisering		600	600			1.200	1.200*
- Undersøgelser af vandmiljø		1.500				1.500	1.500*
- Kortlægning af flora og fauna		125	75			200	200*
- Borgerdialog, partnerskaber og innovationsworkshop		700	600			1.300	1.300*
- Pilotforsøg med sørestauration			300			300	300*
- Kommunikation		50	50			100	100*
- Udarbejdelse af helhedsplan			400			400	400*
Anlægsudgifter i alt		2.975	2.025			5.000	5.000*

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2015
Handlingsplan udarbejdet	December 2016

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en kommunal vandhandleplan, der beskriver hvilke tiltag, der er nødvendige for at indfri kravene om et godt vandmiljø i bl.a. Utterslev Mose. Vandhandleplanerne er godkendt i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget i 2012, men kan først godkendes af Borgerrepræsentationen, når de statslige vandplaner er endeligt vedtaget i Folketinget. Der er imidlertid en risiko for, at de statslige vandplaner ikke bliver vedtaget, og at den kommunale vandhandleplan derfor heller ikke kan vedtages.

Teknik- og Miljøforvaltningen er derudover i gang med en revision af Pleje- og udviklingsplanen for Utterslev Mose (2004-2008) og en revision af Spildevandsplan. Arbejdet med helhedsplanen bør ikke igangsættes, før de nævnte planer er politisk vedtaget, da mange af de principper, som vedtages i de ovennævnte planer, bør indgå i helhedsplanen. Pleje- og udviklingsplanen forventes vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2014, Spildevandsplanen forventes vedtaget primo 2015, mens det stadig er uvist, hvornår den kommunale vandhandleplan vedtages. Der er derfor risiko for, at projektet kan blive forsinket.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

Henvisninger

Den kommunale vandhandleplan (udkast):

http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/forslag/Vandhandleplan_Del1.pdf

Spildevandsplan 2008:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/696_Ps28EzY9cR.pdf

Bydelsplan Bispebjerg:

http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk/wp-content/uploads/2014/03/Bispebjerg_bydelsplan_2013.pdf

Pleje og Udviklingsplan for Utterslev Mose:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/383_Utterslevplan.pdf

Strategi for biologisk mangfoldighed:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/815_Nr2zheHaMR.pdf