



Bilag 2: Oversigt over budgetnotater

BU21 Skolehaven på Islands Brygge

KF12 Valby Bibliotek på Toftegårds Plads

KF26 Etablering af nye udendørs fitnessanlæg

ØK32 Tilpasning af stoppesteder på buslinje 2A for at gøre klar til 18,75 meter elbusser fra december 2019 (opdateret 6. september)

ØK33 Grønne havnebusser

TM39 Samlet sammenhæng for alle skybrudsprojekter ift. hydraulik og økonomi samt samarbejdet med Forsyningssekretariatet og HOFOR (bevillingsudløb)

TM42 Drift og vedligehold af Nordhavnsvej

TM48 Flytning af driftsplads til Kraftværksvej grundet Ny Ellebjerg Metrostation – huslejeforhøjelse

TM45a Afledt drift (BLOX og Carlsberg Stationsforplads)

TM45b Afledt drift (gul betalingszone)

TM31 Hastighedsdæmpende foranstaltninger

TM61 Toiletter i Nordhavn

TM53 Håndtering af strukturel ubalance på Parkeringsindtægter

TM179 Generel nedsættelse af byggesagsgebyret

TM106 Cykelstier eller cykelbaner på Indiakaj

TM74 Nordre Frihavsgade som cykelgade

TM169 Foranalyse af cykel- og gangbro fra Svanemøllens Kaserne til Sankt Kjelds Kvarter

TM16 c: Bedre forhold for cyklister – uddybning af initiativer under Tema 3 ”Cykelparkering ved trafikknudepunkter”

TM13 Cykelparkering i konstruktion i Indre By

TM97 Forbedret udformning af krydsningen mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten for cyklister

TM40 Byrumsmidler og bynatur i Skybrudspakke 2017 og 2018

TM35 Smedetoften: Tryghedsfremmende byrum

TM132 Bemandet legeplads i Kulbanekvarteret

TM182 Renovering og opgradering af Bellahøj friluftsscene

TM1 Trafikpakke Nørrebro

TM21c Partnerskabstræer

TM32 Grundkapitalmidler til nye almene boliger

TM21a Anden etape af byskov på Selinevej

TM79 Etablering af parkeringspladser i 10-meterzonen

TM15 Foranalyse af stiforbindelse mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området

TM9 Øget tilgængelighed for trafikanter med nedsat funktionsevne

TM86 Øget belysning i Amager Strandpark

TM167 Trafiklegeplads på Formosavej

TM133 Lundehustorvet – et nyt torv i Ryparken-Lundehus

TM59 Åbning af parkeringspladser på kommunale institutioner – afledt drift

TM62 Afledt drift til omdannelse af parkeringspladser til grønne byrum og cykelparkering

TM4 Renovering af offentlige toiletter

TM29 Initiativer på baggrund af nattelivsplan herunder bevillingsudløb for reduktion af gener fra nattelivet

TM113 Initiativer for renere By

BU3 Skolen ved Sundet - 1 spor og 112 fritidspladser

KF59 EM i fodbold i København 2020

KF29 Pakke til opgradering af fodbolden i København

TM57 Kunstgræsbane ved Hekla Park

KF18 Dræning af fodboldbaner på Damhusengen

TM63 Grundkapitalmidler til kompenserende almene boliger (flygtninge)

TM38 Genopretning af infrastruktur – Forhindring af yderligere Nedslidning

BC14 Insourcing af TV-inspektion af vejbrønde

BC15 Mere optimal udnyttelse af vandværksvand i driften

BC16 Optimering af driften af legepladser i Teknik- og Miljøforvaltningen

BC17 Smartere drift af byens Springvand

BC18 Ren by med smartere affaldskurve

BC20 Effektivisering af myndighedstilsyn på teknik- og miljøområdet

BC21 Opførelse af gartneri i Valbyparken



BU2I Skolehaven på Islands Brygge

Baggrund

Budgetnotatet er bestilt af Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Dansk Folkeparti.

Indhold

Skolehavetilbuddet er en mulighed for børn i daginstitutioner og skoler til at lære og opnå en praktisk og teoretisk viden om haver, natur, miljø, mad mm. Skolehaverne er et efterspurgt tilbud af byens børn. En ny skolehave på Islands Brygge vil kunne være med til at dække den meget store efterspørgsel på et skolehaveundervisningstilbud i København. Den vil desuden være åben for lokalområdets beboere og alle interesserede i åbningstiden og til arrangementer som høfest, kulturarrangementer mm.

Da der skal gennemføres en planlægningsfase, førend der kan søges om anlægsbevilling til projektets fulde gennemførelse, er der udarbejdet et budgetnotat på en planlægningsbevilling. Notatet tager udgangspunkt i to scenarier af placeringen af en skolehave på Islands Brygge.

Anlægsudgifterne skal fastsættes i planlægningsfasen. For at etablere en skolehave skal der bl.a. etableres adgang til vand og el, laves hegn, hækplantning, bålpladser, toiletskur, komposter og højbede. Derudover skal midlerne dække selve indretningen af en skolehave med inventar, haveredskaber, jord og planter. Det er vurderet, at der er en forhøjet risiko for forurennet jord, da der skal foretages en del gravearbejde i forbindelse med anlæg. Derudover skal leje medregnes i anlægsudgifterne. Københavns Kommune ejer begge grunde på hhv. Artillerivej 69H og nordligt på Amager Fælled. Der vil derfor ikke være udgifter forbundet med grundkøb. Anlægsudgifterne vurderes til at koste 9-12 millioner afhængig af placeringen af en skolehave.

Midlerne til drift vil skulle dække ansættelse af en fuldtidsmedarbejder og to deltidsmedarbejdere i sæsonen. De ansatte vil skulle varetage formidlingen, undervisningen, aktiviteter og undervisningsmateriale til skoler og daginstitutioner samt vedligeholde området. Undervisningen vil skulle faciliteres af foreningen Skolehaven på Islands Brygge, der er en del af Københavns Skolehaver. De driftsmæssige omkostninger vurderes til at koste ca. 700.000 kr. årligt.

Scenarie 1:

En mindre skolehave på Artillerivej 69H på ca. 1500-3000 m² samt en skolehave nordligt på Amager Fælled på 1500 m²:

Det anbefales, at der bygges en daginstitution og et plejecenter på Artillerivej 69 H. I dette scenarie forslås det at bygge en skolehave på 1500 m² nordligt på Amager Fælled (200 meter fra ny skole på Islands Brygge Skole) og en skolehave på 1500 m² – 3000 m² på Artillerivej 69H (afhængig af størrelsen på daginstitutionen og plejecentret). Et overslag over anlægsudgifterne i dette scenarie er ca. 9 mio. kr. Muligheden for en skolehave er indarbejdet i udviklingsplanen for Amager Fælled. Da det pågældende areal er fredet, kan det ikke anvendes til et byggeri og er således ikke ellers en ressource for kommunale faciliteter.

Scenarie 2:

En større skolehave på Artillerivej 69H på ca. 6000 m² :

Grunden på Artillerivej er offentlig og skal ifølge lokalplanen bruges til offentlige formål, herunder et grønt område. I dette scenarie forslås det at bygge en skolehave på 6000 m² ud af den 13.000 m² store græsplæne. Foreningen Skolehaven på Islands Brygge har hørt de berørte partere, der bruger området, herunder Skolen på Islands Brygge. De er positive overfor forslaget om etablering af en skolehave i området. Et overslag over anlægsudgifterne i dette scenarie er ca. 12 mio. kr.

Anlægspriser er baseret på erfaringspriser fra Teknik - og Miljøforvaltningen i Københavns kommune. Projektet er eksekveringsparat, og opgaven anbefales løst af Teknik- og Miljøforvaltningen, da det er i tråd med deres bygherrekompetencer.

Økonomi

Planlægningsopgaven forventes at vare omkring 10 måneder. Dermed vil der skulle søges om anlægsbevilling til budgetforhandlingerne til budget 19. Selve anlægget af en skolehave vurderes til at vare ca. 7 måneder, og en skolehave ville således være klar til brug fra sommeren 2019.

Der er udarbejdet beregninger på en planlægningsbevilling for de to scenarier.

Københavns kommune har tidligere kun finansieret driften af de andre skolehaver under foreningen Københavns Skolehaver.

Tabel 1: Skolehave begge scenarier
Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Planlægningsbevilling scenarie 1	Anlæg		1.200				1.200
Udgifter i alt			1.200				1.200
Planlægningsbevilling scenarie 2	Anlæg		960				960
Udgifter i alt			960				960

Risikovurdering

Grunden på Amager Fælled er et fredet område, og det vil derfor skulle undersøges om, der kan gives en dispensation til at bygge de nødvendige ting til en skolehave. Ligeledes vil der skulle laves en miljøundersøgelse i begge scenarier for at undersøge om jorden kan bruges til en skolehave, og om jorden skal renses. Der vil skulle koordineres med udviklingsplanerne for Artillerivej 69H og Amager Fælled. Det kan derfor være usikkert på nuværende tidspunkt hvor meget areal, der kan anvendes til skolehave.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2: Scenarie 1 - Anlægsprojekter i ByK-regi:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Planlægningsbevilling (ByK)	ØU			1.000					
Anlægsudgift (bestillerforvalt.) [⊘]									
Anlægsudgift (ByK)	ØU								
Administrationsbidrag (ByK)	ØU			100					

Bestillerhonorar (bestillerforvalt.)				100					
Anlægsudgifter i alt				1.200					
- Vedligehold									
- Afledt drift									
Afledte serviceudgifter i alt									

Table 3: Scenario 2 - Infrastructure projects in ByK-regi:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Planlægningsbevilling (ByK)	ØU			800					
Anlægsudgift (bestillerforvalt.)									
Anlægsudgift (ByK)	ØU								
Administrationsbidrag (ByK)	ØU			80					
Bestillerhonorar (bestillerforvalt.)				80					
Anlægsudgifter i alt				960					
- Vedligehold									
- Afledt drift									
Afledte serviceudgifter i alt									

Other technical information

Budgetnotatet har været i høring i Økonomiforvaltningen.

Ward and address

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	X



Henvist af KFU d. 21.06.17, eDoc nr.: 2017-0085918-30

KF12 Valby Bibliotek på Toftegårds Plads

Baggrund

Borgerrepræsentationen bevilgede i Budget 2017 0,7 mio. kr. til en screening af mulighederne for 1) at føre faciliteterne for Valby Bibliotek i Annexstræde op til nutidige standarder, og 2) at flytte biblioteket til Valby Kulturhus/Toftegårds Plads.

Kultur- og Fritidsudvalget sendte 20. april 2017 sagen i høring i Valby Lokaludvalg. På baggrund af høringssvaret herfra besluttede Kultur- og Fritidsudvalget 21. juni 2017 at henvise det nedenfor beskrevne forslag til forhandlingerne om Budget 2018.

Indhold

Budgetønsket indeholder forslag til en planlægningsbevilling på 1,7 mio. kr. til et nybyggeri, fritliggende på Toftegårds Plads, der skal huse Valby Bibliotek.

Anlægsudgiften er foreløbigt skønnet til ca. 44-48 mio. kr. Heri er inkluderet renovering af Valby Kulturhus, oprensning af forurenede jord samt omkostninger til flytning af biblioteket fra Annexstræde. Ikke indregnet er provenu for salg af Annexstræde. Den offentlige vurdering af bygningerne er 8,7 mio. kr.

Driftsudgifterne vil være i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. årligt. Driftsudgifterne er inklusive besparelsen på driften i Annexstræde samt udgifter til udvendig vedligeholdelse.



Nybyggeriet omfatter biblioteksfunktioner samt administration på ca. 1.250 m². Arealet udgør ca. en fjerdedel af Toftegårds Plads. Ved at placere byggeriet som en randbebyggelse, afgrænses Toftegårds Plads og dets aktiviteter fra de stærkt trafikerede, omkringliggende veje.

Med en afgrænset plads i et nyt centrum i bydelen, vil et nyt Valby Bibliotek, et renoveret Valby Kulturhus og dets nabo, KraftWerket, omkrænse en plads med mange muligheder for aktiviteter og tilbud.

Gennemførelse af forslaget forudsætter en ny lokalplan.

Tidsplan

Såfremt forslaget realiseres, og der bevilges anlægsmidler ifm. Budget 2019, vil en lokalplansproces kunne gennemføres på ca. 12 måneder. Således vil anlægsfasen kunne igangsættes i efteråret 2020.

Økonomi

Budgetønsket indeholder forslag til en planlægningsbevilling på 1,7 mio. kr. Anlægsudgiften er foreløbigt skønnet til ca. 44-48 mio. kr. Der er ikke indregnet provenu for salg af Annexstræde. Den offentlige vurdering af bygningerne er 8,7 mio. kr.

Driftsudgifterne vil være i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. årligt. Driftsudgifterne er inklusive besparelsen på driften i Annexstræde samt udgifter til udvendig vedligeholdelse.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	I alt
Planlægningsbevilling	Anlæg		1.680	1.680
Udgifter i alt			1.680	1.680

Risikovurdering

Forslaget rummer alene et nybyggeri til Valby Bibliotek. Anvendelsen af den øvrige del af Toftegårds Plads, samt finansieringen heraf, er ikke afklaret.

Teknik- og Miljøforvaltningen har skønnet, at realiseringen af forslaget afhænger af en ny lokalplan.

Toftegårds Plads er klassificeret som vejareal, tilhørende Økonomiforvaltningen. Forslagets realisering afhænger af, at arealet kan overdrages til Kultur- og Fritidsforvaltningens brug.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Anlægsprojekter i ByK-regi:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2017	2018	*
Planlægningsbevilling (ByK)	ØU	3160		1.400	*
KK-byggehonorar (ByK) 10%	ØU	3161		140	*
KK-byggehonorar (KFF) 10%	KFU	3510		140	*
Anlægsudgifter i alt				1.680	*

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har været i høring i ByK/KEID (anlæg) og Ejendomsdrift & Service, KFF (drift). Planlægningsfase kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Toftegårds Plads, 2500 Valby

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	X	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest	

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2017 (midler til screening)		650		
Afsatte midler i alt		650		



KF26 Etablering af nye udendørs fitnessanlæg

Baggrund

København har i 2015-2017 anlagt tre udendørs fitnessanlæg i tilknytning til idrætsfaciliteter. Anlæggene er meget populære, og der kan med fordel etableres flere anlæg, så flere borgerne får adgang til gratis motion.

Indhold

Det foreslås at etablere fire nye udendørs fitnessanlæg i byrummet med en samlet anlægsudgift på 2,6 mio. kr. Anlægsudgifterne pr. anlæg vurderes til 650.000 kr. Anlæggene kan placeres i byrummet på steder, hvor københavnere i forvejen dyrker motion. Egnede steder kan være ved Søerne, på Damhusengen, ved Utterslev Mose og Svanemøllestranden.

I dag er der tre nyere anlæg i tilknytning til idrætshaller. Ét ved Valbyhallen, ét i Sundby Idrætspark og ét ved Grøndal MultiCenter. Anlæggene bruges meget, både af de faste brugere af anlægget og af borgere som tilfældigt kommer forbi. De eksisterende anlæg bruges af folkeskoler i nærheden, der lejlighedsvis henlægger undervisning til anlæggene og på den måde får variation i skolens motionstilbud.

Udendørs fitnessanlæg medvirker til at engagere københavnere i byrummet, så de forlænger deres ophold og øger brugen af byens rum. Med flere udendørs fitnessanlæg antages flere københavnere at ville dyrke selvorganiseret motion, når lejligheden byder sig, og forslaget vil således favne både erfarne fitnessbrugere og målgrupper, som ikke traditionelt er idrætsaktive. Det bør ydermere bemærkes, at andelen af københavnere, som dyrker selvorganiseret idræt er høj. 64 pct. af borgerne angiver i undersøgelsen *Det københavnske idrætsliv, Idan 2017* at de dyrker mindst én aktivitet på egen hånd, mens kun 33 pct. dyrker en aktivitet i foreningsregi.

Damhusengen

Området omkring Damhusengen bruges i forvejen af motionister fortrinsvist til løb, ligesom der er mange, som både går og cykler i området. Et fitnessanlæg her vil desuden ligge i rimelig afstand fra flere folkeskoler blandt andre Katrinedalsskolen og Hyltebjerg Skole.

Søerne

Området omkring søerne bruges i forvejen af motionister fortrinsvist til løb, ligesom der er mange, der bruger søerne som gangrute. Et fitnessanlæg her vil desuden give mulighed for motion og styrketræning i en del af byen, som er noget underforsynet med idrætsfaciliteter.

Utterslev Mose

De stier som omkranser Utterslev Mose bruges i forvejen af motionister som enten løber, cykler eller går i området. Et fitnessanlæg her vil supplere de eksisterende motionsmuligheder.

Svanemøllestrand

Området ved Svanemøllestranden bruges både af badegæster og motionister, som svømmer og dyrker anden vandsport. Et fitnessanlæg her vil desuden ligge i rimelig afstand fra flere

folkeskoler blandt andre Kildevældsskolen og Lundehusskolen, ligesom det vil kunne bruges af borgere fra det nye Nordhavns kvarter.

Uafklarede fredningsforhold

De eksisterende fredningsforhold m.v. skal afklares inden etablering af de enkelte anlæg. Teknik- og Miljøforvaltningen er orienteret om ønsket.

Økonomi

Budgetønsket indeholder en samlet anlægsbevilling på 2,6 mio. kr. i 2018, som alene består af anlægsudgiften, idet der ikke er driftsudgifter i budgetperioden. Beløbet er fastsat dels på baggrund af prisen for etablering af de nyeste anlæg og dels efter dialog med en tidligere leverandør, som har afgivet en uforpligtende overslagspris.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	I alt
Anlægsbevilling til etablering af fire fitnessanlæg	Anlæg	2.600	2.600
Udgifter i alt		2.600	2.600

Risikovurdering

De konkrete placeringer skal undersøges nærmere i forhold til bl.a. fredningsbestemmelser, ligesom der tages forbehold for den konkrete myndighedsbehandling. Fredningsforhold og øvrige planforhold afdækkes i en planlægningsfase inden etablering.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift	KFU	3510	2.600				2.600	*
Anlægsudgifter i alt			2.600				2.600	*

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetønsket har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)							
Bispebjerg	Indre by	x	Vesterbro/kgs. Enghave		Valby		Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	x	Brønshøj/Husum	x	Vanløse	x	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til udendørs fitnessanlæg, som etableres uden tilknytning til en eksisterende facilitet, sådan som det foreslås.



ØK32 Tilpasning af stoppesteder på buslinje 2A for at gøre klar til 18,75 meter elbusser fra december 2019 (opdateret 6. september)

Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede i budget 2017, at Movias udbud af busdrift med driftstart i 2019 og frem så vidt muligt skal resultere i elbusser eller andre busser med tilsvarende miljø- og støjegenskaber.

Den første buslinje, der omlægges til elektricitet eller lignende, er linje 2A, som fra juli 2019 vil køre mellem Tingbjerg og Refshaleøen. Linjen betjenes i perioden fra juli til december 2019 med 13,7 meter dieselbusser, hvorefter linjen fra december 2019 omlægges til elbusdrift eller anden tilsvarende teknologi.

Elbusser leveres hovedsagligt i modeller, der er 12 meter eller 18,75 meter (som de nye busser på linje 5C). Økonomiudvalget besluttede 13. juni 2017, at det frem mod budget 2018 skal undersøges

- Hvilke nødvendige anlægsomkostninger til længere stoppesteder m.v., længere busser på linje 2A vil medføre
- Hvilke forskelle i driftsomkostninger busser på henholdsvis 12 og 18,75 meter vil resultere i for linje 2A.

Linje 2A kører i Københavns og Frederiksberg kommuner. Anvendelsen af elbusser på 12 meter eller 18,75 meter kræver enighed med Frederiksberg Kommune, da de afviger fra angivelsen i Movias Trafikplan 2016. Økonomiforvaltningen vil frem mod december 2017, hvor udbuddet igangsættes af Movia, søge at opnå enighed med Frederiksberg om buslængde, frekvens m.v.

Indhold

Kørsel med 18,75 meter elbusser på linje 2A reducerer de årlige driftsomkostninger med ca. 4 mio. kr. sammenlignet med 12 meter elbusser. Samtidig øges passagerkapaciteten med ca. 25%, men frekvensen reduceres fra en bus hvert 5. minut i myldretiden til 6 minutter og 40 sekunder mellem hver afgang i myldretiden. Kørsel med 18,75 meter busser kræver anlægsinvesteringer i form af tilpasninger af busstoppesteder, kryds og strækninger. Se uddybning nedenfor.

Driftseffekt

For at opnå tilstrækkelig passagerkapacitet på linje 2A, skal der ifølge Movia anvendes

- 12 meter elbusser med afgang hvert 5. minut i myldretiden (12 afgang pr time) eller
- 18,75 meter elbusser med højst 6 minutter og 40 sekunder mellem afgangene i myldretiden (9 afgang pr time).

I myldretiden vil passagerkapaciteten således være på ca. 800 passagerer pr. time med 12 meter busser og ca. 1.000 passagerer pr time med 18,75 meter busser.

I forhold til den beregnede traditionelle drift med 13,7 meter dieselbusser, forventes drift med elbusser at øge driftsomkostningerne for linje 2A. Jo flere afgang pr. time i myldretiden, jo højere bliver driftsomkostningerne. Movias bestyrelse har dog besluttet, at alle A-busser, fra Cityringens åbning, skal have ind- og udstigning ad alle døre, hvilket reducerer køretiden og hermed driftsomkostningerne.

Implikationerne for driftsomkostningerne for linje 2A ved elbusdrift i forhold til busdrift med 13,7 meter dieselbusser med afgang hvert 6. minut i myldretiden (10 afgang pr time), fremgår af tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Kapacitet samt Københavns Kommunes andel af drifts- og anlægsomkostninger ved forskellig frekvens og buslængde

Frekvens i myldretiden	6 min 40 sek 9 bus/time	6 min 10 bus/time	5 min 12 bus/time
Kapacitet pr. time pr. stoppested	990	1.100	780
Buslængde	18,75 m	18,75 m	12 m
KK's andel af øgede drifts-omkostninger pr. år. i 10-12 år	Ca. -1 mio. kr.	Ca. 4 mio. kr.	Ca. 3 mio. kr.
Nødvendige anlægsomkostninger i KK	7,5 mio. kr.	7,5 mio. kr.	0 kr.
Meromkostninger for KK i alt (anlæg + drift) over 12 år	-4 mio. kr.	55 mio. kr.	36 mio. kr.

Driftsomkostningerne bliver øget med ca. 3 mio. kr. årligt med anvendelse af 12 meter elbusser med afgang hvert 5. minut i myldretiden, mens drift med 18,75 meter elbusser med en frekvens på 6 minutter og 40 sekunder mellem busserne forventes at give besparelser for Københavns Kommune på i størrelsesordenen 1 mio. kr. om året. Dette kræver dog nødvendige infrastrukturinvesteringer på 7,5 mio. kr. for at muliggøre kørsel med 18,75 meter busser.

Omkostningerne ved 18,75 meter busser men med uændret frekvens i forhold til 13,7 meter dieselbusser, forventes at øge driftsomkostningerne for Københavns Kommune med ca. 4 mio. kr. årligt.

Movia anbefaler en afstand på højst 6 minutter og 40 sekunder mellem busserne for at sikre tilstrækkelig kapacitet og serviceniveau af linje 2A som et højklasset busprodukt. Da driftsomkostningerne forbundet med 12 meter busser er højere end omkostningerne ved 18,75 meter busser, og da passagerkapaciteten pr. time samtidig er højest med 18,75 meter busser, anbefaler Movia og Økonomiforvaltningen, at Movia så vidt muligt stiller krav om 18,75 meter elbusser med en afstand på 6 minutter og 40 sekunder mellem busserne i myldretiden i det kommende udbud af busdrift på linje 2A. Dette forudsætter dog enighed mellem Københavns og Frederiksberg kommuner om buslængde og frekvens.

Nødvendige anlægstiltag

Med 18,75 meter busser er det nødvendigt at forlænge visse stoppesteder, og tilrette sving og kryds, for at sikre busdrift på linjen.

Det vurderes af TMF, på baggrund af oplæg fra Movia, at anlægsomkostningerne for de nødvendige tiltag på linje 2A vil være i størrelsesordenen 7,5 mio. kr. inkl. 50% korrektionstillæg, da vurderingen er lavet på et overordnet screeningsniveau.

Movia har vurderet, at følgende 28 mindre ombygninger og tilpasninger af stoppesteder og strækninger på linje 2A er *nødvendige* for at kunne håndtere 18,75 meter busser:

- Stop 2001 "Fuglegavl". Retning mod Refshaleøen
- Stop 2031 "Fuglegavl". Retning mod Tingbjerg
- Stop 2030 "Arkaderne". Retning mod Tingbjerg
- Stop 2005 "Terrasserne". Retning mod Refshaleøen
- Stop 2026 "Energicenter Voldparken" mod Tingbjerg
- Stop 2006 "Energicenter Voldparken" mod Refshaleøen
- Sving på Åkandevej ved Pilesvinget udvides
- Krydset mellem Åkandevej og Frederikssundsvej, forsætning af midterlinje, tilbagetrækning af stoplinje og justering af signal
- Stop 1902 "Brønshøj Torv". Retning mod Refshaleøen
- Stop 695 "Valløvej". Retning mod Tingbjerg
- Svinget mellem Primulavej og Godthåbsvej
- Stop 702 "Rødkildevej". Retning mod Refshaleøen
- Stop 704 "Rønnebærvej". Retning mod Refshaleøen
- Stop 689 "Rønnebærvej". Retning mod Tingbjerg
- Stop 688 "Grøndal st.". Retning mod Tingbjerg
- Stop 671 "Børsen". Retning mod Tingbjerg
- Stop 27856 "Knippelsbro". Retning mod Refshaleøen
- Krydset Prinsessegade-Torvegade, ændret opstregning
- Stop 2807 "Arsenaløen". Retning mod Tingbjerg
- Stop 2784 "Arsenaløen". Retning mod Refshaleøen
- Stop 33321 "Galionsvej". Retning mod Refshaleøen
- Stop 33322 "Galionsvej". Retning mod Tingbjerg
- Stop 2806 "Fabrikmestervej". Retning mod Tingbjerg
- Stop 2801 "Fabrikmestervej". Retning mod Refshaleøen
- Dannebergvej-Samsøes Allé ved Kongebrovej udvides ved sving
- Kongebro via Krudtløbsvej til Refshalevej udvides ved sving
- Stop 3167 "Lynetten". Retning mod Refshaleøen
- Stop 3169 "Lynetten". Retning mod Tingbjerg

Herudover vil der kunne forekomme mindre tilpasning ved flere stoppesteder, der fx betjenes af flere buslinjer på en gang. Tilpasning og ombygning af stoppesteder og strækninger skal være færdigetableret inden december 2019, hvor elbusserne idriftsættes.

Som det fremgår af aftaleteksten for budget 2017, vil indførelse af elbusser kunne medføre nedlæggelse af et mindre antal parkeringspladser og vejtræer. For de 28 nødvendige tiltag, vurderer TMF, at i størrelsesordenen 12 vejtræer og 15 parkeringspladser i alt vil skulle fjernes for at muliggøre betjening med 18,75 meter elbusser. Eventuelt indtægtstab, grundet nedlæggelse af parkeringspladser, skal håndteres i forbindelse med kommende budgetaftaler.

Tiltag, der forbedrer driftsafviklingen

Movia har vurderet, at følgende stoppesteder og strækninger på linje 2A med fordel kan tilpasses for at forbedre driftsafviklingen på linje 2A samt andre linjer, som benytter samme stop og strækninger.

- Vendepladsen på Terrasserne, Tingbjerg, udvidelse så bagende kan anvendes ved stop
- Svinget mellem Terrasserne og Gavlhusvej, udvidelse
- Krydset mellem Langhusvej og Ruten, udvidelse
- Stop 2025 "Husumvold Kirke". Retning mod Tingbjerg
- Stop 10844 "Hovedbanegården, Tivoli". Retning mod Tingbjerg
- Stop 10843 "Hovedbanegården, Tivoli". Retning mod Refshaleøen
- Prinsessegade, Krudtløbsvej og Refshalevej, omdannelse af eksisterende bump til pudebump (7 stk.)
- Krydset mellem Refshalevej og Forlandet, udvidelse

Tiltagene er *ikke nødvendige* for at sikre drift med 18,75 meter elbusser, men vil øge fremkommeligheden for busserne samt sikre mere optimal drift af de nye elbusser. Den økonomiske effekt ved tiltagene har ikke været mulig at beregne, da det drejer sig om forholdsvis små punktvis tiltag. Særligt tilpasningen af vendepladsen på Terrasserne i Tingbjerg samt Hovedbanegården, Tivoli vurderes at have stor indflydelse på kundeoplevelsen samt den faktiske afvikling af busdriften.

TMF vurderer, at anlægsomkostningerne for de driftsforbedrende, men ikke nødvendige, tiltag på linje 2A er 4,8 mio. kr. inkl. 50% korrektionstillæg, da vurderingen er lavet på et overordnet screeningsniveau.

De driftsforbedrende tiltag vil resultere i nedlæggelsen af et mindre antal parkeringspladser og vejtræer. For de 8 driftsforbedrende tiltag, vurderer TMF, at i størrelsesordenen 3 vejtræer og 15 parkeringspladser i alt vil skulle fjernes. Eventuelt indtægtstab grundet nedlæggelse af parkeringspladser, skal håndteres i forbindelse med kommende budgetaftaler.

Koordinering med Frederiksberg Kommune

Linje 2A kører i Københavns og Frederiksberg kommuner. 82% af driften finansieres af Københavns Kommune. Der skal derfor være enighed kommunerne imellem om frekvens og buslængde, da stoppestederne på hele strækningen skal tilpasses til de busser, der skal betjene linjen.

Etableringen af tiltag, der muliggør 18,75 meter busser, er under forudsætning af, at Frederiksberg Kommune senest i december 2017, i enighed med Københavns Kommune, tilkendegiver overfor Movia, at kommunerne ønsker drift med 18,75 meter busser på linje 2A.

Frederiksberg kommune forventes 25. september 2017 at udvalgsbehandle sag om elbusser på linje 2A. Hvis der ikke opnås enighed med Frederiksberg Kommune om 18,75 meter elbusser, vil anlægsmidlerne blive tilbageført til kassen.

Økonomi

Økonomiforvaltningen vurderer, efter input fra Movia og Teknik- og Miljøforvaltningen, at samtlige tilpasninger af stoppesteder og strækninger kan håndteres for i alt 12,3 mio. kr. i anlæg i 2018 inkl. 50% korrektionstillæg. De nødvendige tiltag kan håndteres for 7,5 mio. kr. inkl. 50% korrektionstillæg (se tabel 2).

Hvis de nødvendige tiltag gennemføres, vil der kunne anvendes 18,75 meter busser på linjen. Sammenlignet med 12 meter elbusser, vil der ifølge Movia fra 2020 kunne forventes besparelser på driften af linje 2A på ca. 4 mio. kr. om året, denne besparelse vil blive indarbejdet i forbindelse med korrektionen af udgifterne til Movia i budget 2019 og frem.

Samlede økonomiske konsekvenser fremgår af nedenstående tabel 2.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	Udgifter 2017-2021
Tilpasninger, der skal foretages, for at sikre driftsafviklingen af 18,75 meter busser på linje 2A mellem Tingbjerg og Refshaleøen inkl. projektering og projektledelse	Anlæg	7.500
Tilpasninger, der kan foretages, for at sikre forbedret driftsafviklingen af 18,75 meter busser på linje 2A mellem Tingbjerg og Refshaleøen inkl. projektering og projektledelse	Anlæg	4.800
Tab af P-indtægter	Service	Ikke opgjort
Udgifter i alt		12.300

Hvis der opnås enighed med Frederiksberg Kommune om 18,75 meter elbusser, vil Økonomiforvaltningen i samarbejde med Frederiksberg Kommune søge midler i Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens kommende pulje til investering i kollektiv bustrafik, der bl.a. ventes at kunne støtte indførelsen af elbusser. Hvis der opnås tilsagn, vil op til 50% af anlægsmkostningerne kunne dækkes fra puljen. Et eventuelt mindreforbrug, som følge af tilskud fra staten, tilbageføres til kassen.

Risikovurdering

Anlægsmkostningerne er forbundet med en vis usikkerhed, der er søgt minimeret ved, at både Movia og TMF har vurderet omkostningerne. Der er udover almindeligt tillæg for uforudsete omkostninger og projektering tillagt 50% korrektionstillæg til omkostningerne.

De reducerede driftsomkostninger grundet ind- og udstigning ad alle døre er forbundet med usikkerhed og fordeler sig på følgende delelementer:

- Hurtigere køretid grundet ind- og udstigning ad alle døre. Ind- og udstigning ad alle døre har erfaringsmæssigt vist sig at kræve en vis tilvænning fra passagererne. Den reducerede køretid, og hermed besparelsespotentialitet, vil således kunne opnås gradvist og kan ikke forventes fra dag ét.
- Flere passagerer grundet hurtigere køretid. Erfaringsmæssigt vides, at passagererne er meget følsomme overfor køretiden, men også at der er en vis forsinkelse på effekten, da det tager tid for passagererne at opdage den hurtigere køretid.
- Færre busser til at håndtere busdriften i myldretiden. Antallet af busser er vurderet med stor sikkerhed.

Hvis det viser sig, at køretiden ikke reduceres så meget som forventet, vil det resultere i højere driftsomkostninger (udgifter) samt færre passagerer (indtægter), hvilket samlet set kan give usikkerhed om størrelsen af de reducerede driftsomkostninger.

Det forventes med stor sikkerhed, at 18,75 meter busser med en frekvens på 6 minutter og 40 sekunder mellem busserne i myldretiden reducerer driftsomkostningerne sammenlignet med 12 meter busser med en afgang hvert 5. minut i myldretiden.

Der er usikkerhed om, hvorvidt der kan opnås enighed med Frederiksberg Kommune om længden af busserne samt myldretidsfrekvens. Økonomiforvaltningen indgår i dialog med Frederiksberg Kommune omkring dette.

Busser på 18,75 meter kan være 18,75 meter, men kan i praksis være fra ca. 18 meter til ca. 18,75 meter uden at det har stor effekt på passagerkapaciteten. Busser længere end 18,75 meter kræver ændret lovgivning eller dispensation fra staten.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 3 Anlæg med tilhørende servicebesparelser

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Tilpasninger, der skal foretages, for at sikre driftsafviklingen af 18,75 meter busser på linje 2A mellem Tingbjerg og Refshaleøen inkl. projektering og projektledelse	TMU	Ordinær anlæg	7.500				7.500	*
Tilpasninger, der kan foretages, for at sikre forbedret driftsafviklingen af 18,75 meter busser på linje 2A mellem Tingbjerg og Refshaleøen inkl. projektering og projektledelse	TMU	Ordinær anlæg	4.800				4.800	*
Anlægsudgifter i alt			12.300				12.300	
Tab af P-indtægter	TMU		Ikke opgjort	Ikke opgjort	Ikke opgjort	Ikke opgjort	Ikke opgjort	
Afledte serviceudgifter i alt								

*Stjernemarkering angiver de bevillinger der ønskes udmøntet med vedtagelse af budgettet

Øvrige tekniske oplysninger

Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling?
<i>Ja</i>

Bydel

Bydækkende <input checked="" type="checkbox"/>									
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input type="checkbox"/>	Valby	<input type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>



ØK33 Grønne havnebusser

Baggrund

Et enigt Økonomiudvalg besluttede den 18. april 2017, at Økonomiforvaltningen pålægges at udarbejde et budgetnotat til Budget 18 om, at Københavns Kommune i forbindelse med Movias kommende udbud af driften af havebusserne stiller krav om havnebusser med en markant forbedret miljøprofil ift. partikelforurening, NO_x, støj og CO₂ udslip f.eks. gennem brug af elbåde, hybridfartøjer eller alternative drivmidler.

Indhold

Beslutningen om grønnere havnebusser er i god overensstemmelse med, at Borgerrepræsentationen med vedtagelse af budget 2017 besluttede, at ”

”Københavns Kommune har ambitioner om CO₂-neutralitet, ren luft og lavere trafikstøj. Parterne er derfor enige om, at Økonomiforvaltningen i Movias kommende udbud af busdrift i København, så vidt muligt stiller krav om betjening med elbusser eller andre busser, der for så vidt angår nul-emission af CO₂, markant lavere støj i byrummet og reduceret lokal luftforurening leverer samme positive effekter som elbusser. Kravene skal stilles til busser, der har driftsstart fra 2019 og herefter.”

Den nuværende kontrakt på havnebussejlands udløber med udgangen af 2019, hvorfor Movia har påbegyndt arbejdet med et nyt udbud af havnebusdriften. I 2019 er de to ældste havnebusser 20 år, og de sejler med en ældre motorteknologi uden filtre, hvilket er lovligt på skibe og både. Havnebusserne bidrog ifølge Movia i 2015 med ca. 15 procent af Movias samlede udledning af NO_x i Københavns Kommune og ca. 65 procent af Movias udledning af partikler (PM) i Københavns Kommune.

Til at sikre en markant forbedret miljøprofil af havnebusserne afsættes der en økonomisk ramme til drift på 5,0 mio. kr. årligt. Det svarer til en forøgelse af nettotilskuddet til havnebusserne på ca. 50%. Der ud over afsættes en økonomisk ramme på 10 mio. kr. i anlæg til opdatering af 9 eksisterende havnebusstoppesteder og etablering af nødvendig ladeinfrastruktur. Til øget vedligehold af stoppesteder og ladeinfrastruktur afsættes 1 mio. kr. i drift årligt.

Inden for denne ramme kan Movia således i sit kommende udbud stille krav om en markant forbedret miljøprofil ift. partikelforurening, NO_x og CO₂-udslip. Movias udbud er teknologineutrale, hvorfor der ikke stilles krav om en bestemt teknologi. Teknologivalget overlades til markedet, så længe teknologierne lever op til de stillede funktionskrav.

Operatørens investering i miljøvenlige havnebusser er betydelig, hvorfor forrentning og afskrivning af investeringen udgør en væsentlig del af kontraktsummen. Movia forventer afskrivningen vil ske over 25 år, hvilket betyder, at havnebuserne har en restværdi, når kontrakten udløber efter 10-12 år. Havnebusernes handelsværdi ved kontraktudløb er svær at forudsige. Byderne vil derfor sikre sig mod tab. Det kan gøres ved, at de afskriver hele anskaffelsesprisen over kontraktperioden eller de gennem kontrakten sikres, at de kan afhænde havnebuserne til nedskrevet værdi ved kontraktudløb. Movia vil efter dialog med markedet udforme kontraktbetingelserne således, at omkostningen minimeres over kontraktperioden.

Økonomiforvaltningen har bedt ingeniørfirmaet NIRAS om at gennemføre en analyse af, hvilke muligheder de kendte og markedsmodne teknologier giver for forbedret klima- og miljøforhold, samt en vurdering af omkostningsniveauerne for de forskellige teknologier.

NIRAS har indhentet information fra en række værfter og skibsdesignere. Analysen viser en stor variation af løsningsmuligheder spændende fra dieseldrevne havnebuser med filtre til rene el-drevne havnebuser, samt forskellige hybridløsninger, der anvender en kombination af diesel og el-drift.

Ud over drivmidlernes betydning for miljøet, viser analysen, at valget af bådenes skrogudformninger, og hvordan bådene lægger til ved stoppestederne, har stor betydning for energiforbrug og emissioner. Således vil en katamaran –to skrogs båd – have 25% mindre energiforbrug end de havnebuser, vi kender i dag. Hvis bådene yderligere kan fastholdes til stoppestedet under af- og påstigning, vil energiforbruget ligeledes kunne reduceres. I dag holdes bådene fast til stoppestedet ved hjælp af motoren.

Den rene dieselløsning kan indføres uden ændring af infrastrukturen, mens de forskellige varianter med hel eller delvis el-drift vil kræve investering i ny infrastruktur.

Afsættes der ikke midler til en forbedret miljøprofil på havnebuserne, udbyder Movia havnebusdriften efter sine sædvanlige standarder. Movias standarder skal tage hensyn til ønsker og krav fra alle kommuner og regioner i Movias område, hvorfor de i udgangspunktet ikke sikrer den ønskede høje miljøstandard på Havnebuserne. Movia kan kun stille ekstra høje krav, hvis kommunen ønsker det, og samtidig finansierer meromkostningen. Afsættes der ikke midler til en forbedret miljøprofil i havnebuserne, er det overvejende sandsynligt, at der også efter januar 2020 sejler havnebuser med almindelige dieselmotorer i Købehavns Havn. Det vil være muligt, at den nuværende operatør byder med de nuværende

havnebusser, som lovligt vil kunne fortsætte i Københavns Havn efter januar 2020.

Bedre miljø i de nuværende havnebusser

Frem til der indsættes nye havnebusser, kan miljøforholdene i havnebusserne forbedres ved at anvende brændstoffet HVO, der er en syntetisk diesel. HVO reducerer udslippet af partikler med mellem 12% og 45%. Udledningen af NO_x er stort set uændret, og reduktionen ligger mellem -5% og 16%, der kan altså i nogle tilfælde forekomme en mindre forøgelse i NO_x udledningen. Merprisen for havnebusdrift med HVO er ifølge Movia 1,5 mio. kr. årligt.

Faldende passagertal pga. Inderhavnsbroen og øget aktivitet i havnen

Havnebusserne blev indført i 2000, hvor der var to både, som sejlede mellem Det Kgl. Bibliotek og Nordre Toldbod. I det første fulde driftsår (2001) havde havnebusserne 320.000 passagerer.

Havnebusruten er udvidet i flere omgange, så der i 2017 sejles mellem Sydhavnen og Refshaleøen. Havnebusserne er blevet mere og mere populære, ikke mindst blandt byens mange gæster. 2016 blev et rekordår for havnebusserne med i alt 885.000 passager, selvom der er konstateret et væsentligt passagerfald fra sommeren 2016. Faldet tilskrives dels åbning af broen over Inderhavnen, dels den øgede fritidssejls i havnen. Den øgede fritidssejls betyder, at havnebusserne sejler langsommere end tidligere, og derfor er tiden mellem afgangene øget fra 30 minutter til 40 minutter.

Movia vurderer, at der skal regnes med et blivende fald på 25 %, svarende til 225.000 passager årligt, allerede fra 2017. Det reducerede passagertal svarer til passagertallet i 2014, hvor der var 655.000 passagerer i havnebusserne. Det reducerede passagertal betyder også reducerede indtægter i størrelsesordenen 2,5 mio. kr. årligt. Udsving i passagerindtægter håndteres for alle linjer over budget til busdrift.

Betjening af Operaen

Som følge af åbningen af broen over Inderhavnen nedlægges pendulsejls mellem Nyhavn og Operaen før forestillingerne i Operaen fra januar 2018. Det vil fortsat være muligt at benytte de ordinære havnebusser til Operaen. Ved aftenforestillinger, der slutter på tidspunkter efter havnebussernes normale sejlplan, vil der fortsat blive opretholdt pendulsejls mellem Operaen og Nyhavn efter forestillingerne.

I takt med udbygning af Islands Brygge Syd og Nordhavn har der været fremsat ønske fra flere parier og borgere om udvidelse af havnebussens rute. I forbindelse med udbuddet, vil det være naturligt at overveje en udvidet betjening. Dette beskrives i budgetnotat ØK35 Udvidet havnebusrute.

Økonomi

Tabel 1. Grønne havnebusser

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	Udgifter 2018-2021
Anvendelse af syntetisk diesel (HVO) i årene 2018-2019	Service	3.000
Øgede driftsomkostninger til nye havnebusser med øgede miljøkrav i årene 2020 – 2021	Service	10.000
Øget afledte driftsomkostninger til 9 stoppesteder 2020-2021	Service	2.000
Ombygning af havnebusstoppesteder til nye grønne havnebusser	Anlæg	10.000
Udgifter i alt		25.000

Alternativt kan der besluttes en hensigtserklæring om grønne havnebusser og så indarbejde midlerne i det almindelige busbudget med IC 2020, når resultatet af Movias udbud af havnebusserne er kendt. Vælges dette alternativ skal der i budget 2018 afsættes i alt 15,0 mio. kr.:

- 12,0 mio. kr. til ombygning af havnebusstoppesteder og etablering af nødvendig infrastruktur til nye grønne havnebusser samt afledt drift
- 3,0 mio. kr. til anvendelse af syntetisk diesel (HVO) i perioden 2018 på de nuværende havnebusser.

Risikovurdering

Havnebusser er ikke et standardiseret produkt, hvorfor de designes og bygges til den enkelte opgave. Analysen fra NIRAS viser et betydeligt udsving i de enkelte værfters løsningsmodeller og prissætning, for så vidt angår både investering i bådene og den årlige drift. Således varierer værfternes prisestimer for en båd fra 11,3 mio. kr. for billigste hybridløsning til 19 mio. kr. for dyreste el-båd. Estimatet for drift og vedligehold varierer fra 1,7 mio. kr. årligt til 5,6 mio. kr. årligt, hvor el-både vurderes at være billigst at vedligeholde, mens løsninger, der indeholder dieselmotorer vurderes dyrest af vedligeholde. De firmaer, der i dag opererer med havnebusser forskellige steder i Europa er kendt med dieselteknologien, men ikke med el- og hybridteknologi, hvorfor det forventes, at operatørerne vil tillægge en risikopræmie (merpris), hvis de skal byde med el- eller hybridbåde.

Det kan ikke forudsiges, hvilken teknologi de enkelte operatører vil byde med, og især ikke, hvordan de vil prissætte den, selvom der fra NIRAS ligger kvalificerede bud på investering og vedligeholdelseskostninger.

Baseret på NIRAS analyse finder forvaltningen det realistisk, at der kan fås en betydelig opgradering af miljøet i havnebusserne inden for en årlig driftsramme på 5 mio. kr.

Den for Københavns Kommune økonomiske risiko kan elimineres ved at fastsætte en øvre ramme til grøn teknologi i havnebusserne. Til gengæld er der ingen garanti for, hvor stor en miljøforbedring der kan fås inden for rammen.

Vælges alternativet med en hensigtserklæring, kan Københavns Kommune bede Movia fastsætte krav om en maksimal udledning fra bådene, så man ved, hvilken miljøstandard man får. Til gengæld øges den økonomiske risiko, da udgiften afhænger af udbuddet.

Anlægsinvestering i havnebuspontonerne er fastsat ud fra NIRAS estimater og tillagt 50% til uforudsete udgifter.

Det kan blive nødvendigt at lukke havnebusruten i en kort periode, mens stoppestederne evt. ombygges til en anden bådtype.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Grønne havnebusser

(1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Ombygning af havnebusstoppesteder til nye grønne havnebusser	TMU	Ordinær anlæg	2.000	8.000			10.000	*
Anlægsudgifter i alt			2.000	8.000			10.000	
Anvendelse af syntetisk diesel (HVO)	ØU	Kollektiv trafik	1.500	1.500			3.000	
Øgede miljøkrav til nye havnebusser	ØU	Kollektiv trafik			5.000	5.000	10.000	
Vedligehold af havnebuspontoner og ladeinfrastruktur	TMU	Ordinær drift			1.000	1.000	2.000	
Serviceudgifter i alt			1.500	1.500	6.000	6.000	15.000	

*Stjernemarkering angiver de bevillinger der ønskes udmøntet med vedtagelse af budgettet

Øvrige tekniske oplysninger

Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling?
<i>Ja</i>

Bydel (sæt et flueben)

Bydækkende <input checked="" type="checkbox"/>									
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input type="checkbox"/>	Valby	<input type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>



TM39 Samlet sammenhæng for alle skybrudsprojekter ift. hydraulik og økonomi samt samarbejdet med Forsyningssekretariatet og HOFOR (bevillingsudløb)



Baggrund

I Budget 2015 blev der bevilget midler til igangsættelse, løbende koordinering og myndighedsbehandling af skybrudsprojekter. Denne bevilling anvendes til de aktiviteter i forbindelse med skybrudsplanlægningen, som det ikke er lovligt at finansieres over spildevandstaksterne, men er nødvendige for at kunne gennemføre skybrudssikring af København. Bevillingen udløber med udgangen af 2017, og derfor er der behov for at fortsætte bevillingen for fortsat at kunne eksekvere skybrudsplanens projekter.

Indhold

Borgerrepræsentationen besluttede den 26. november 2015 en skybrudsplan med 300 projekter, der skal implementeres over de næste 20 år. Gennemførelse af planen sker i et samarbejde mellem Københavns Kommune, HOFOR og private aktører. Projektering, anlæg og drift af de 300 projekter finansieres over spildevandstaksterne. Gennemførelse af de 300 projekter i skybrudsplanen forudsætter imidlertid en række forskellige tilknyttede aktiviteter. Dette budgetønske vil finansiere følgende nødvendige aktiviteter, der ikke kan finansieres af takstmidler:

Udvikling og styring af skybrudsplanen

Dette arbejde er en nødvendighed for at sikre den overordnede styring og koordinering af skybrudsplanens 300 projekter. I dette arbejde ligger ansvaret for den årlige udvælgelse af projekter, den første projektmodning, sikring af projekternes hydrauliske sammenhæng, styring af de overordnede økonomiske rammer for planen og løbende politiske rapportering.

Myndighedsbehandling af skybrudsprojekterne

For alle projekterne skal der gennemføres myndighedsbehandling. I hvert projekt skal der gives udledningstilladelser, og der skal laves konsekvensvurderinger for vandområderne. Mange af projekterne anlægges i områder, der er omfattet af fredninger, fx parker, og kræver ændringer i eksisterende fredninger eller vurdering og tilladelse i forhold til sundhed, miljø- og naturbeskyttelse. I skybrudsplanen er et af virkemidlerne tilbageholdelse af regnvand og dermed også nedsivning af regnvand, hvilket kræver vurdering af effekter på bygninger, forurenedede områder og grundvandskvalitet. Etablering af skybrudsveje kræver behandling i forhold til vejlov.

Koordinering med andre anlægsprojekter

I projekteringsfasen videreudvikles skybrudsprojekterne på tværs af organisationen og konkretiseres efter dialog med myndigheder, HOFOR og relevante offentlige og private

aktører. Som en del af dette arbejde sikres den nødvendige synergi og koordinering med andre anlægsprojekter. Da de tekniske løsninger for håndtering af skybrudsvand er forholdsvis nye, er der behov for udvikling af løsningerne for at sikre tekniske og økonomisk optimale projekter.

For at muliggøre ovenstående indsatser er der behov for fastholdelse af bevilling til otte årsværk og indkøb af ekstern bistand for 0,6 mio. kr. om året i Teknik- og Miljøforvaltningen. Den eksterne bistand dækker især behov for juridiske afklaringer af projekternes betydning for private grundejere og kommuners ansvar i forhold til privatretlige forhold. Endvidere kræver mange af projekterne udredninger af deres betydning for ændring i grundvandsforhold, vandmiljøet i havnen, vandløb og søer.

Der er med projektpakke 2017 igangsat 33 medfinansieringsprojekter, der kræver ressourcer i de kommende år, og der vil årligt blive iværksat mindst 10-15 nye projekter. For at kunne eksekvere projekterne er der behov for at bibeholde ressourcer og kompetencer til at løfte opgaven.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen understøtter beslutningerne i Københavns Kommunes klimatilpasningsplan og skybrudsplan om sikring af København til fremtidens klima samt målsætningen i Fællesskab København om, at risikoen for oversvømmelser er reduceret med 30 % i København i 2025, og at klimatilpasning har hjulpet 160.000 københavnere.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 30,7 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,6 mio. kr. i perioden 2018-2021. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Udvikling og styring af skybrudsplanen, myndighedsbehandling og projektering af skybrudsprojekter	Anlæg		5.800	5.800	5.800	5.800	23.200
Ekstern bistand til særligt komplekse problemer	Anlæg		600	600	600	600	2.400
Udgifter i alt			6.400	6.400	6.400	6.400	25.600

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,6 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der er ikke afledte driftsudgifter.

Tabel 2 – anlægsudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Udvikling og styring af skybrudsplanen, myndighedsbehandling og projektering af skybrudsprojekter		5.800	5.800	5.800	5.800	23.200	23.200
Ekstern bistand til særligt komplekse problemer		600	600	600	600	2.400	2.400
Anlægsudgifter i alt		6.400	6.400	6.400	6.400	25.600	25.600

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget frem mod december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende:						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2015 givet midler til igangsættelse af skybrudsplanens projekter for 2015-2017.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				8.000	12.000	5.000	
Afsatte midler i alt				8.000	12.000	5.000	



TM42 Drift og vedligehold af Nordhavnsvej



Baggrund

Dette budgetnotat omhandler drift af Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen, som er nødvendig for brugen af tunnelen og dermed for at sikre fremkommelighed til og fra Nordhavn. Der er ikke afsat midler til drift og vedligehold, hvorfor der er behov for en varig bevilling til drift og vedligehold fra ibrugtagningstidspunktet i 2018 og frem.

Indhold

Driftsfinansieringen indeholder vedligehold og drift samt trafikale overvågning af Nordhavnsvej, første del af Nordhavnstunnelen, der forventes ibrugtaget i december 2017, de øvrige anlæg etableret i forbindelse med Nordhavnsvej herunder ny cykelsti langs ringbanen, cykelbro, forplads ved Ryparken Station, samt ny lokalvej ved Strandvænget, samt mekaniske og elektriske installationer etableret i forbindelse med Nordhavnsvej. Al daglig drift er således indeholdt i dette budgetnotat. Økonomien i budgetnotatet er et estimat baseret på de indkomne tilbud i det netop afsluttede udbud, hvorfor der kan ske ændringer i økonomien frem mod forhandlingerne om Budget 2018.

Der er dog enkelte aktiviteter, der ikke indgår som for eksempel større udskiftning af belægninger, renovering af konstruktioner, udskiftning af installationer og lignende. Der skal således søges om særskilte anlægsbevillinger til at dække udgifter til større vedligeholdelsesarbejder på kørebanerne og bygværkerne, når levetiden for disse elementer er udløbet. Der forventes følgende udgifter til større vedligeholdelsesarbejder, som kommer ud over de løbende drifts- og vedligeholdelsesudgifter:

- 70,0 mio. kr. til delvise udskiftninger af de elektriske og tekniske installationer ca. 10 år efter ibrugtagning.
- 14,0 mio. kr. til udlægning af nyt støjrreducerende asfalt ca. 12 år efter ibrugtagning af kørebanerne.
- 75,0 mio. kr. til større vedligeholdelsesreparationer til tunnelen efter ca. 30 år.

Der er udarbejdet en benchmarkanalyse med Vejdirektoratet af udgiftsbehovet for drifts- og vedligeholdelsesopgaverne og på denne baggrund anbefales det, at vejvedligehold og afvanding, grøn drift samt renhold varetages af Københavns Kommune, mens drift af elektriske og mekaniske installationer, reparationer og renovering af broer og bygværk, belysning, vintertjenesten samt den trafikale overvågning varetages af eksterne aktører.

Overordnede målsætninger og effekter

Den anbefalede drifts- og vedligeholdelsesløsning vil medføre en kontinuerlig og sikker drift af både Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen. Det vil sikre bedre fremkommelighed

til og fra Nordhavn herunder ca. 15.000 færre biler i centrale beboelsesgader på Østerbro, i Indre By og i Gentofte samt mindre containertransport fra Ring 2. Endvidere sikres bedre fremkommelighed på Helsingørmotorvejen syd for Tuborgvej og mindre trafik på Hans Knudsens Plads.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 17,4 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2018.

Tabel 1– Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	I alt
Drift og vedligehold af Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel	Service	17.375	17.375	17.375	17.375	69.500
Udgifter i alt		17.375	17.375	17.375	17.375	69.500

Bevillingstekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på 17,4 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2018.

Tabel 2 – Serviceudgifter:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Drift og vedligehold		4.300	4.300	4.300	4.300	17.200
- Drift af installationer		10.200	10.200	10.200	10.200	40.800
- Trafikalovervågning		1.100	1.100	1.100	1.100	4.400
- Drift af arealer omkring Nordhavnsvej, stiforbindelse, stationsforplads m.v.		1.100	1.100	1.100	1.100	4.400
- Personaleudgifter		675	675	675	675	2.700
Serviceudgifter i alt		17.375	17.375	17.375	17.375	69.500

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2018.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, men da det er et driftsprojekt kan det igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel

Tidligere afsatte midler

Der blev i budgetaftalen for 2017 afsat midler til eftersyn af tunnel og broer, trafikovervågning, drift af arealer omkring Nordhavnsvej og lønudgifter.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2017						2.735	
Afsatte midler i alt						2.735	



TM48 Flytning af driftsplads til Kraftværksvej grundet Ny Ellebjerg Metrostation – huslejeforhøjelse



Baggrund

Borgerrepræsentationen har den 24. november 2016 besluttet, at metrostationen ved Ny Ellebjerg skal være underjordisk. Det betyder, at Metroselskabet skal bruge Teknik- og Miljøforvaltningens driftsplads Strømmen og dermed midlertidigt eksproprierer grunden fra 1. januar 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen skal derfor fraflytte sin driftsplads på Strømmen og flytte de fleste aktiviteter til Kraftværksvej. I Overførselssagen 2016-2017 blev der bevilget midler til flytteomkostninger, men ikke til de varige øgede driftsudgifter til husleje.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har afklaret, at det delvist ledige lejemål Kraftværksvej 25 på sigt kan indfri Teknik- og Miljøforvaltningens krav til en fremtidssikret driftsplads og rumme de bydækkende driftsopgaver, som på nuværende tidspunkt er på Strømmen. De årlige driftsudgifter vil blive forøget med 1,0 mio. kr., da der på Kraftværksvej skal betales husleje for alle arealer, herunder haller og udendørsarealer. Dette er en forhøjelse i forhold til den nuværende leje.

Der er i den eksisterende driftsbevilling afsat midler til fortsat drift af en vintersaltplads i den sydlige del af byen, når de øvrige aktiviteter flytter fra Strømmen. Det har været planlagt, at saltpladsen skulle fortsætte midlertidigt på et delareal af Strømmen, men med beslutningen om, at Metroselskabet skal overtage hele arealet fra 1. januar 2018 er der fundet et alternativt areal i området. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der vil være en huslejudgift på denne plads på 0,7 mio. kr. årligt hvilket vil overstige den eksisterende årlige driftsbevilling med 0,4 mio. kr.

Målsætning og beskæftigelseeffekt

Der ønskes en varig bevilling til serviceudgifter til driftsplads for bydækkende driftsopgaver som vejvedligehold, kørsel og vinterberedskab samt til en særskilt vintersaltplads, så forvaltningen kan understøtte driften af København som hidtidig.

Økonomi

Der er serviceudgifter på 1,4 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til varigt højere udgifter til husleje og drift. Alle udgifter er en direkte følge af beslutningen om, at Metroselskabet skal

overtage arealet på Strømmen. Ekstraudgiften til husleje på nyt areal til vintersaltplads er estimeret. Hvis udgiften viser sig at være lavere en vurderet, vil midlerne blive tilbageført til kommunekassen.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	I alt
- Højere husleje og drift	Service	1.350	1.350	1.350	1.350	5.400
Udgifter i alt		1.350	1.350	1.350	1.350	5.400

Bevillingstekniske oplysninger

Der er serviceudgifter på 1,4 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til varigt højere udgifter til husleje og drift.

Tabel 2 - Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Højere husleje og drift		1.350	1.350	1.350	1.350	5.400
Afledte serviceudgifter i alt		1.350	1.350	1.350	1.350	5.400

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2018

Bydel og adresse

Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	x	Amager Øst	x
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest	

Kraftværksvej 25, 2300 København S



TM45a Afledt drift (BLOX og Carlsberg Stationsforplads)



Baggrund

Københavns Kommune har modtaget to gaver, BLOX byrummet på Christians Brygge og Carlsberg Stationsforplads, som medfører udgifter til afledt drift for Teknik- og Miljøforvaltningen.

Indhold

BLOX-byrum

I forbindelse med BLOX-projektet på Christians Brygge modtager Københavns Kommune tre gaver fra Realdaniafonden. Driftsopgaverne af disse gaver omfatter renhold, vinterrenhold, vejebanevedligehold og grøn pleje. De tre gaver er følgende:

En cykel- og gangbro fra Christians Brygge til Christianshavn, som blev besluttet på Borgerrepræsentationens møde den 26. november 2015. I Budget 2017 blev der afsat anlægs- og driftsmidler til etablering af en række trafikale anlæg i nærområdet, men ikke til cykel-gangbroen. Med dette budgetnotat søges der om varige driftsmidler til cykel-gangbroen.

En legeplads, som blev besluttet af Borgerrepræsentationen den 17. september 2009, hvor hele lokalplansagen blev forelagt. I forbindelse med BLOX projektet blev den eksisterende legeplads revet ned, og Realdania forpligtede sig i udbygningsaftalen til at anlægge en ny legeplads, som Københavns Kommune skal drifte. Der er ikke afsat driftsmidler til legepladsen.

En havnepromenade ved BLOX, som blev besluttet på Borgerrepræsentationens møde den 26. november 2015. I forbindelse med aftalen om modtagelse af BLOX byrummene er der indgået en aftale om, at Realdaniafonden overdrager et engangsbeløb til Københavns Kommune, som svarer til 50 års drift af bolværket og til 10 års drift og vedligeholdelse af Havnepromenadearealet. Når det præcise beløb er afklaret går donationen til kommunekassen, hvorfor Teknik- og Miljøforvaltningen søger varige driftsmidler med dette budgetnotat.

Carlsberg Stationsforplads

Pladsen er en gave fra Carlsberg, som anlagde pladsen på offentligt areal som led i en udbygningsaftale, der blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 11. juni 2008. Pladsen

blev overtaget af Københavns Kommune til drift i juli 2016, men der er ikke blevet afsat driftsmidler. Driftsopgaverne omfatter renhold, vinterrenhold, grøn drift m.m.

Overordnede målsætninger og effekter

De afledte driftsmidler skal muliggøre en sikker drift af samme kvalitet som resten af byen. Hvis der ikke afsættes midler vil forvaltningen foretage en omprioritering af de eksisterende driftsmidler, hvilket vil medføre serviceforringelser af det generelle driftsniveau i byen.

De modtagne gaver er med til at understøtte målsætningen for Fællesskab København om, at københavnere opholder sig 20 % mere i byens rum og at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Økonomi

Byrummene har estimerede serviceudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i 2018 og 2,7 mio. kr. årligt i 2019 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Afledt drift til BLOX byrum	Service	1.377	2.104	2.104	2.104	7.689
Afledt drift til Carlsberg Stationsforplads	Service	555	555	555	555	2.220
Udgifter i alt		1.932	2.659	2.659	2.659	9.909

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i 2018 og 2,7 mio. kr. årligt i 2019 og frem.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
Afledt drift til cykel- gangbro (BLOX)	627	1.254	1.254	1.254	4.389
Afledt drift til legeplads (BLOX)	500	600	600	600	2.300
Afledt drift til havnepromenade (BLOX)	250	250	250	250	1.000
Afledt drift til Carlsberg Stationsforplads	555	555	555	555	2.220
Serviceudgifter i alt	1.932	2.659	2.659	2.659	9.909

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende							
Bispebjerg		Indre by	X	Vesterbro/kgs. Enghave	X	Valby	Amager Øst
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest



TM45b Afledt drift (gul betalingszone)



Baggrund

I Budget 2016 blev der vedtaget en række initiativer på parkeringsområdet for at forbedre parkeringsforholdene for københavnernes, herunder en udvidelse af betalingsområdet med en ny, gul betalingszone. Der er imidlertid ikke afsat varige afledte driftsmidler til gul betalingszone, og der søges derfor om midler til afledt drift i 2018 og frem.

Indhold

I Budget 2016 blev der vedtaget en ny, gul betalingszone for parkering på Ydre Østerbro, Ydre Nørrebro og dele af Valby, som skal gøre det nemmere for beboere at finde en parkeringsplads i nærheden af deres bopæl og reducere udefrakommende parkering. På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 22. februar 2016 blev zonen afgrænsning besluttet, ligesom det blev besluttet, at den skulle træde i kraft den 1. marts 2017. På Borgerrepræsentationens møde den 28. april 2016 blev det besluttet at overtage de berørte private fællesveje til offentlig vej, hvilket er en forudsætning for, at den gule betalingszone kan etableres. De private fællesveje i gul zone blev overtaget til offentlig vej den 1. januar 2017. Ansvar for vedligehold og drift af de overtagne veje er dermed overgået til Københavns Kommune og svarer til en forøgelse af det offentlige vejnet med 7 %. I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2016 blev der afsat 9,9 mio. kr. i årlig drift fra 2017. Det blev i forbindelse med budgetforhandlingerne estimeret, at der samlet set var 28,3 km privat fællesvej i gul zone, som skulle overtages til offentlig vej. Estimatet tog udgangspunkt i opmålte strækninger for Ydre Østerbro/Ydre Nørrebro-zonen og et estimat for Valby-zonen, som blev tilføjet senere i forløbet.

Ved gennemgang af de konkrete strækninger af de private fællesveje, der er overtaget til offentlig vej for at etablere zonen, er der konstateret et højere antal kilometer privat fællesvej i Valby-zonen end estimeret. Der er således samlet set 35 km privat fællesvej i gul zone, der skal overtages til offentlig vej. Derudover har en konkret gennemgang af

vejene vist, at der er flere gadetræer og mere byinventar end estimeret på baggrund af tidligere overtagelser af private fællesveje. Det medfører højere udgifter til driften af overtagne veje i gul zone. I notatet indgår også driftsmidler til servicering af parkeringsautomater samt håndtering af parkeringstilladelser i gul betalingszone.

Overordnede målsætninger og effekter

Med udvidelsen af betalingsområdet overtages en række private fællesveje, som skal vedligeholdes, ligesom administration af parkeringslicenser, klager m.v. i zonen skal håndteres. De ønskede midler til udvidelsen af betalingsområdet skal finansiere kommunens varetagelse af vejvedligehold, renhold og vintertjeneste på disse veje, samt teknisk vedligehold af parkeringsautomaterne og sagsbehandling for borgere i det udvidede betalingsområde.

Såfremt der ikke findes midler til afledt drift i gul parkeringszone, vil det gå væsentligt ud over driften af byen, og forvaltningen vil i givet fald vende tilbage med en konkret udmøntning.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 8,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Afledt drift af gul betalingszone	Service	8.609	8.609	8.609	8.609	34.436
Udgifter i alt		8.609	8.609	8.609	8.609	34.436

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 8,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2018.

Tabel 2 – serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
- Driftsudgift til yderligere 6,7 km overtaget vej	2.222	2.222	2.222	2.222	8.888
- Øget driftsudgift (antal træer, affaldskurve, skilte mv.)	4.752	4.752	4.752	4.752	19.008
- Vedligehold af parkeringsautomater samt øvrig administration	1.635	1.635	1.635	1.635	6.540
Afledte serviceudgifter i alt	8.609	8.609	8.609	8.609	34.436

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)							
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	X	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest

Ydre Nørrebro, Ydre Østerbro og Valby.

Tidligere afsatte midler

I Budget 2016 blev der afsat 19,0 mio. kr. til etablering af den nye betalingszone samt 9,9 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til vejvedligeholdelse af de overtagne private fællesveje i gul parkeringszone. I Overførselssagen 2016-2017 blev der afsat 8,4 mio. kr. til afledt drift af gul betalingszone i 2017.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014							
Overførselssagen 2013-14							
Budgetaftale 2015							
Overførselssagen 2014-15							
Budgetaftale 2016						28.900	9.900
Overførselssagen 2015-16							
Budgetaftale 2017							
Overførselssagen 2016-17						8.424	
Afsatte midler i alt						37.324	9.900



TM31 Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Baggrund

Politiets Efterretningstjeneste (PET) vurderer det aktuelle terrortrusselniveau i København til at være niveau fire ”Alvorlig”. PET er kommet med konkrete anbefalinger til, hvor der skal sættes hastighedsdæmpende foranstaltninger op i byen. Formålet med disse forhindringer er, at man i tilfælde af terrorangreb med et tungt køretøj mod mennesker, kan minimere ulykkens omfang. En fortrolig indstilling om hastighedsdæmpende foranstaltninger i byrummet blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 19. juni 2017. Dette budgetnotat tager udgangspunkt i indstillingen samt det vedtagne ændringsforslag.

Indhold

Der ønskes midler afsat til finansiering af analyser, dialogproces og hastighedsdæmpende foranstaltninger i byrummet, som i størst muligt omfang understøtter et levende og inviterende byrum. En række af initiativerne udføres allerede i 2017. Projekterne koordineres tæt med Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige anlægsprojekter i byen herunder Helhedsplanen for Strøget m.m.

Indsatser i 2017 til forskønnelse af betonklodser, indkøb og udvikling af byrumsudstyr samt analyser (6,6 mio. kr. i 2017)

I forlængelse af Teknik- og Miljøudvalgets beslutning om hastighedsdæmpende foranstaltninger den 19. juni 2017 er der behov for 6,6 mio. kr. i 2017 til følgende tiltag:

1. Udskiftning, beklædning og maling af betonklodser (3,8 mio. kr. i anlæg)

I samarbejde med PET og Københavns Politi udskiftes betonklodser med almindeligt byrumsinventar herunder plinte, beplantning eller bænke, hvor sikkerhedskravet til beskyttelse og driftshensyn tillader det. Dette er byrumsinventar, som almindeligvis er brugt i byen og vurderes at kunne levere samme hastighedsdæmpende effekt som betonelementerne og samtidig være et positivt bidrag til byen. En udskiftning af betonklodserne vil koste 3,0 mio. kr. Der vil samlet være afledt drift på 1,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil sørge for beklædning og/eller maling af de resterende betonklodser, så de fremstår mindre rå og grimme. For nogle betonklodser sker forskønnelsen ved, at forvaltningen i samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen inviterer børn fra Københavns skoler/institutioner til at male eller beklæde betonklodserne. Udsmykningen vil koste 0,8 mio. kr.

2. Udvikling af nyt forstærket byrumsinventar, fire prototyper (1,4 mio. kr. i anlæg)

I efteråret 2017 igangsættes et arbejde med at udvikle fire prototyper på nyt hastighedsdæmpende byrumsinventar, som skal sikre, at udbud og indkøb kan ske allerede i 2018. Fordelen ved, at Københavns Kommune udvikler egne elementer er, at kommunen får mulighed for både at kunne indbygge ekstra krav til sikkerhed, multifunktionalitet, driftshensyn mm. Samtidigt fastholdes den københavneridentitet, som er beskrevet i Teknik- og miljøforvaltningens designmanual. Der indkøbes konsulentbistand til udvikling af prototyper og effektdokumentation.

3. Screening og foranalyser af supplerende permanent sikring af byrum (0,5 mio. kr. i anlæg)

Der ønskes midler til en screening af alle berørte byrum for at afdække, hvor det er hensigtsmæssigt at etablere supplerende permanente løsninger. Der gennemføres desuden foranalyser af supplerende permanente sikringer af byrum ved Nyhavn, Nørreport og Hovedbanegården. Foranalyserne vil have fokus på helhedsorienterede, hastighedsdæmpende foranstaltninger, der afspejler byens identitet. Analysen indeholder indhentning af ledningsoplysninger, trafikanalyser, skitser for løsningsmuligheder med videre. Screening og analyser forventes afsluttet forud for forhandlingerne om Budget 2019.

4. Foranalyser til eventuel lukning af Middelalderbyen for biltrafik (0,9 mio. kr. i anlæg)

Middelalderbyen er et område af byen, der har en høj risikovurdering, som primært skyldes mængden af bløde trafikanter. En lukning for biltrafik vil bidrage til at sikre området og kan samtidig medvirke til en fredeliggørelse af Middelalderbyen. Ved at lukke for biltrafik påvirkes en lang række fysiske forhold, ligesom det påvirker dagligdagen og bylivet i Middelalderbyen, i de nærliggende områder og i resten af byen. I 2017 igangsættes en kortlægning af en række faktorer for at belyse mulige løsninger for en lukning af Middelalderbyen for biltrafik:

- Byrumsmæssige konsekvenser herunder mulige fysiske udformninger af adgange til området samt ændringer af byrum indenfor området
- Brugen af området med identifikation af særlige perioder, arrangementer, steder mv. med særlig høj risiko
- Trafikale og parkeringsmæssige konsekvenser i og omkring middelalderbyen
- Cyklist- og gangforhold
- Juridiske forhold og udfordringer i forhold til håndtering af private parkeringspladser
- Finansieringsbehov
- Sikringsmæssige aspekter og sammenspil med punktvisse fartdæmpende foranstaltninger
- Umiddelbart berørte interessenters krav og ønsker
- Viden og erfaringer om lignende løsninger i sammenlignelige byer
- Omfang af administration og håndhævelse.

På baggrund af den indsamlede viden og gennemførte analyser udarbejdes en række detaljerede løsningsforslag med beskrivelse af formål for en lukning, udformning, omkostninger og sikringsgrad samt konsekvenser for adgang, byrum, trafik, parkering, cyklister og gående.

Foranalysen forventes afsluttet ved årsskiftet 2017, så den danner udgangspunkt for dialogprocessen, jf. nedenfor. Projektet koordineres tæt med øvrige trafikale projekter i området.

5. Dialogproces og juridisk vurdering (1,0 mio. kr. i anlæg i 2018)

Teknik- og Miljøudvalgets vedtog den 19. juni 2017 under behandling af indstillingen om hastighedsdæmpende foranstaltninger et ændringsforslag. Ændringsforslaget pålægger forvaltningen at gennemføre en udvidet dialogproces med offentlig involvering og høring af relevante parter i forbindelse med projektet om at etablere en permanent løsning, der eventuelt gør det muligt at lukke Middelalderbyen for biltrafik.

I første halvår af 2018 gennemføres en dialogproces, der skal bygge videre på analyserne fra 2017. Dialogprocessen skal afdække ønskerne og udfordringer hos borgere, brugere og erhvervsdrivendes ved en lukning af Middelalderbyen. Det kan ske i form af åbne borgermøder og workshops med erhverv og lokaludvalg. Konkret vil dialogprocessen bidrage til eksempelvis valg af afgræsning af Middelalderbyen, udformning af lukningen og valg af system til adgangskontrol. Der vil være behov for konsulentbistand til at gennemføre dialogprocessen på grund af opgavens kompleksitet og omfang.

Sideløbende med dialogprocessen skal de juridiske og planlægningsmæssige forhold ved en lukning af Middelalderbyen vurderes. Vurderingen skal supplere foranalysen af de juridiske forhold og udfordringer i forhold til håndtering af private parkeringspladser. Vurderingen skal bidrage til klarhed over fx planlovens og vejlovens indvirkning på en mulig lukning. Endelig skal der udarbejdes et robust økonomisk overslag på anlæg og drift for den eller de mulige løsninger på en eventuel lukning af Middelalderbyen.

6. Indkøb af forstærket byrumsudstyr (10,0 mio. kr. i anlæg i 2018)

Med udgangspunkt i de udviklede prototyper indkøbes byrumsudstyr, der er designet til byen og dens kulturhistoriske identitet i en forstærket udgave. Det forstærkede byrumsudstyr vil mange steder erstatte de eksisterende foranstaltninger i form af betonklodser og samtidig sikre københavneridentitet i byrummet.

Antallet af steder, der skal sikres, ændres løbende efter PETs trusselsvurderinger. Da løsningerne til det forstærkede byrumsudstyr endnu ikke er udviklet, betyder det, at prisen for det forstærkede byrumsudstyr er ukendt. Derfor søges en pulje på 10 mio. kr. til indkøb af forstærket byrumsudstyr, rådgivning og montering. Der vil samlet være afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. årligt.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne vil medvirke til at minimere muligheden for og følgerne af et terrorangreb med et tungt køretøj mod mennesker.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 21 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,6 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af dele af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
1-4. Forskønnelse af betonklodser, forstærket byrumsudstyr og analyser	Anlæg	6.550					6.550
1-4. Forskønnelse af betonklodser, forstærket byrumsudstyr og analyser	Service		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
5. Dialogproces og juridisk vurdering	Anlæg	1.000					1.000
6. Indkøb af forstærket byrumsudstyr	Anlæg		5.000	5.000			10.000
6. Indkøb af forstærket byrumsudstyr	Service		500	500	500	500	2.000
Udgifter i alt		7.550	6.500	6.500	1.500	1.500	23.550

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

Risikovurdering

Der er risiko for, at tidsplanen kan forskubbes, som følge af en udvidet dialogproces, da der i dialogen kan komme aspekter frem, der kræver mere tid til at udarbejde et løsningsforslag til en eventuel lukning af Middelalderbyen.

Løsningerne til det forstærkede byrumsudstyr er endnu ikke udviklet og det betyder, at prislejet for det forstærkede byrumsudstyr er ukendt. Antallet af steder, der skal sikres, er dynamisk og kan ændre sig alt efter PET's trusselsvurderinger. Politiet og PET inddrages løbende omkring sikkerhedsaspekter og trafikale forhold.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,6 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af dele af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
1-4 Forskønnelse af betonklodser, forstærket byrumsudstyr og analyser	6.550					6.550	6.550*
5 Dialogproces og juridisk vurdering	1.000					1.000	1.000*
6 Indkøb af forstærket byrumsudstyr		5.000	5.000			10.000	10.000*
Anlægsudgifter i alt	7.550	5.000	5.000			17.550	17.550
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
1-4 Forskønnelse af betonklodser, forstærket byrumsudstyr og analyser		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
6 Indkøb af forstærket byrumsudstyr		500	500	500	500	2.000	
Afledte serviceudgifter i alt		1.500	1.500	1.500	1.500	6.000	

Tabel 3 – Tidsangivelse: 1. Udskiftning, beklædning og maling af betonklodser

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget januar 2018.

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

Tabel 4 – Tidsangivelse: 2. Udvikling af nyt forstærket byrumsudstyr, fire prototyper

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget januar 2018.

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

Tabel 5 – Tidsangivelse: 3. Foranalyser af supplerende permanent sikring af byrum
Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget juni 2018.

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

Tabel 6 – Tidsangivelse: 4. Foranalyser til eventuel lukning af Middelalderbyen for biltrafik

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget januar 2018.

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

Tabel 7 – Tidsangivelse: 5. Dialogproces

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget juni 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2018

Tabel 8 – Tidsangivelse: 6. Indkøb af forstærket byrumsudstyr

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget oktober 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Teknik- og Miljøudvalget vil få forelagt forslag til nyt forstærket byrumsudstyr med ønske om at kunne anvende en pulje på 10 mio. kr. til indkøb af forstærket byrumsudstyr. Forud for budgetforhandlingerne om Budget 2019 vil Borgerrepræsentationen få forelagt et eller flere løsningsforslag til en lukning af Middelalderbyen.

Bydel og adresse

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	X	Vesterbro/kgs. Enghave	X	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest	



TM61 Toiletter i Nordhavn



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget har på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 19. juni 2017 på vegne af Københavns Kommune besluttet at modtage to toiletter i Nordhavn som gave af By og Havn. Modtagelsen og opstilling af de to toiletter er betinget af, at der afsættes midler til afledt drift i Budget 2018.

Indhold

De afledte driftsmidler skal muliggøre en sikker drift af samme kvalitet som resten af byen. Driftsopgaverne omfatter vedligehold af toiletbygningerne, daglig rengøring, graffiti-bekæmpelse mv. Hvis der ikke afsættes driftsbevilling til toiletterne, vil Teknik- og Miljøforvaltningen indstille overfor Teknik- og Miljøudvalget, at der takkes nej til tilbuddet fra By & Havn om at modtage toiletterne, da der ikke vil være midler til at opretholde standen.

I Teknik- og Miljøforvaltningens plan for offentlige toiletter fra 2016 peges der på et fremtidigt behov for offentlige toiletter i byudviklingsområdet Nordhavn i takt med udbygningen af området. De to toiletter vil have en stor værdi for gæsterne til den nye badezone ved Sandkaj og et nyt byrum med træningsfaciliteter på taget af parkeringshuset Lüders. I takt med udviklingen af området med boliger, detailhandel mv. vil toiletterne få værdi for alle besøgende i det rekreative område, Sandkaj Brygge.

Overordnede målsætninger og effekter

Toiletterne er med til at understøtte målsætningen for Fællesskab København om en bedre hverdag i byrummet, herunder at byen skal være gæstfri og ren.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2018 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Drift af to toiletter i Nordhavn	Service	160	320	320	320	1.120
Udgifter i alt		160	320	320	320	1.120

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2018 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
Drift af to toiletter i Nordhavn	160	320	320	320	1.120
Serviceudgifter i alt	160	320	320	320	1.120

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	
Nørrebro		Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	



TM53 Håndtering af strukturel ubalance på parkeringsindtægter

Baggrund

Med Indkaldelsescirkulæret for budget 2018 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen frem mod budgetforslaget for Budget 2018 skal analysere indtægtsniveauet for betalingsparkering i 2018 og frem. Analysen ligger i forlængelse af den kompensation, der blev givet i 2017 til området i Overførselssagen 2016-2017.

Indhold

Analysen er udarbejdet ultimo juni 2017 med henblik på at sikre overensstemmelse mellem indtægterne på parkeringsområdet og indtægtsbudgettet. Analysen har været drøftet mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen og har afdækket en række forhold, som bidrager til den strukturelle ubalance og dermed udgør en budgetrisiko for parkeringsområdet. Disse kan overordnet opdeles i to kategorier

- Udfordringer som følge af politisk besluttede projekter med manglende kompensation
- Udfordringer som følge af ændrede aktivitetsmønstre, der afviger fra det forudsatte og som medfører en risiko for området.

For en række af disse har det dog været svært at definere effekten.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at budgettet på parkeringsområdet fastlægges hvert år i forbindelse med Indkaldelsescirkulæret for budgetåret ved drøftelser mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen med udgangspunkt i en række punkter, herunder aktivitetsforudsætningerne, betalingsmønstre og antallet af parkeringspladser. Af augustindstillingen for Budget 2018 fremgår det, at Teknik- og Miljøforvaltningen samt Økonomiforvaltningen i efteråret 2018 frem mod IC2019 vil udarbejde en model for en årlig fastlæggelse af indtægtsbudgettet på parkeringsområdet. Dette vil indgå i Indkaldelsescirkulæret for det kommende budgetår.

Manglende kompensation for politiske beslutninger (8,2 mio. kr. i varigt servicemåltal)

I parkeringsanalysen er det afdækket, at der som følge af manglende kompensation for parkeringspladsnedlæggelser, er behov for varigt at nedskrive Teknik- og Miljøudvalgets indtægtsbudget på parkeringsområdet med 8,2 mio. kr. Indtægtsbudgettet korrigeres som udgangspunkt i henhold til beslutninger om nedlæggelse/oprettelse af parkeringspladser. Det er dog ikke alle nedlæggelser af parkeringspladser, som er blevet håndteret budgetmæssigt, hvilket betyder, at Teknik- og Miljøudvalgets indtægtsbudget på betalingsparkering er for højt. Den seneste opgørelse fra juli 2017 viser et samlet indtægtstab i 2018 på 8,2 mio. kr. Se bilag 1 for den samlede oversigt.

Med dette budgetnotat ønskes der varigt afsat servicemåltal på 8,2 mio. kr. til at håndtere udfordringen med manglende kompensation som følge af nedlæggelse af parkeringspladser. Derudover foreslås det, at en fremadrettet reguleringsmekanisme for kompensation for nedlagte parkeringspladser som følge af politisk beslutninger indgår i de enkelte års budgetforhandlinger.

Yderligere budgetrisiko i 2018 (4,8 mio. kr.)

Parkeringsanalysen har vist en samlet udfordring på parkeringsområdet på 13,0 mio. kr. i 2018. Da den foreslåede model først vil slå igennem for Budget 2019 er der et fortsat behov for at håndtere den samlede udfordring i 2018. Der ønskes derfor afsat yderligere 4,8 mio. kr. i 2018, såfremt den samlede estimerede budgetrisiko skal imødegås. Behovet dækker dels over en historisk strukturel ubalance som følge af politisk besluttede projekter med manglende kompensation, og dels udfordringen som følge af ændrede aktivitetsmønstre. Den resterende budgetrisiko er baseret på forvaltningens bedste vurdering ud fra de usikkerheder på området, som er analyseret i parkeringsanalysen.

Fra budget 2019 og frem vil eventuelle yderligere korrektioner til budgettet udover de afsatte 8,2 mio. kr. blive indarbejdet på baggrund af fastlæggelsen før Indkaldelsescirkulæret for det gældende år.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetønsket er, at bringe indtægtsbudgettet på parkeringsområdet i balance. Såfremt indtægtsbudgettet ikke nedsættes vil Teknik- og Miljøforvaltningen som udgangspunkt skulle håndtere mindreindtægterne indenfor rammen med konsekvenser for forvaltningens øvrige serviceniveau.

Økonomi

Projektet vedrører nedsættelse af indtægtsbudgettet på betalingsparkering, og som følge af reglerne på området påvirker det kun servicemåltallet og har dermed ikke en finansiel betydning. Projektet har derfor servicemåltalseffekt på i alt 13,0 mio. kr. i 2018 og på 8,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Nedskrivelse af indtægtsbudgettet på parkeringsområdet	Service		8.200	8.200	8.200	8.200	32.800
Yderligere budgetrisiko i 2018			4.800				4.800
Udgifter i alt			13.000	8.200	8.200	8.200	37.600

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet vedrører nedsættelse af indtægtsbudgettet på betalingsparkering, og som følge af reglerne på området påvirker det kun servicemåltallet og har dermed ikke en finansiel betydning. Projektet har derfor servicemåltalseffekt på i alt 13,0 mio. kr. i 2018 og på 8,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Serviceudgifter</i>							
- Nedskrivelse af indtægtsbudgettet på parkeringsområdet		8.200	8.200	8.200	8.200	32.800	
- Yderligere budgetrisiko i 2018		4.800				4.800	
Serviceudgifter i alt		13.000	8.200	8.200	8.200	37.600	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da der er tale om servicemåltalseffekt.

Bydel og adresse

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2013		5.805	14.582	14.582	14.582	14.582	14.582
Overførselssagen 2016-17						21.100	
Afsatte midler i alt						35.682	

Bilag 1 – Oversigt over manglende kompensation for parkeringsnedlæggelser.

<i>Indtægtstab ifm. de seneste års projekter</i>	2018, tusinde kr.
- Cykelsti og -bane på Enghavevej	59
- Omlægning af Vesterfælledvej	28
- Signalreguleret fodgængerover i Classensgade	97
- Brede cykelstier på Amagerfælledvej	27
- Byrumsforbedringer ved Frederiksholms Kanal	2.048
- Forbedring af lege- og opholdsmuligheder i Alsgade og Angelgade	32
- Miljøstation på offentlig vej – Sjællandsgade	11
- Cykelstier i Skelbækgade	11
- Flytning af luftmålestation på H.C. Andersens Boulevard	135
- Terrorsikring af Christiansborg	48
- Ombygning af krydset Bredgade/Skt. Annæ Plads	48
- Svanemølleruten	11
- Ny p-ordning i den Hvide Kødby	2.000
<i>Indtægtstab i forbindelse med metrobyggeriet</i>	
- Nedlæggelse af 278 parkeringspladser*	3.597
I alt	8.152

* Nedlæggelse af p-pladser og indtægtstabet er opdateret pr. 27. juli 2017. Det vurderes, at færre parkeringspladser end tidligere antaget vil blive nedlagt som følge af metrobyggeriet.



TMI179 Generel nedsættelse af byggesagsgebyret



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en generel nedsættelse af byggesagsgebyret.

Indhold

Med budgetaftalen 2016 blev der afsat 15,0 mio. kr. til en generel nedsættelse af byggesagsgebyret. Andre byggesager er helt fritaget for gebyr; det gælder almene boliger, kollegie- og ungdomsboliger, mindre byggerier samt byggetilsyn på alle byggesager. Denne gebyrfritagelse er finansieret via en bevilling på 42,4 mio. kr. fra budgetaftale 2015. Byggeaktiviteten på de gebyrfritagne sager forventes at stige i 2018, hvilket medfører merudgifter på 5,3 mio. kr., såfremt områderne fortsat skal friholdes for gebyr.

Borgerrepræsentationen besluttede den 22. juni 2017 at omdisponere 5,3 mio. kr. fra den generelle nedsættelse af de byggesagsgebyret på 15,0 mio. kr. (Budget 2016) til de gebyrfritagne områder for at håndtere budgetudfordringen på disse sagstyper i 2018 og frem.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af forventede udgifter til byggesagsbehandling i 2018 beregnet en takst på gebyrbelagte sagsbehandlingstimer i 2018 på 776 kr. i timen. Med dette budgetnotat søges der afsat 5,3 mio. kr. til en generel nedsættelse af de gebyrbelagte sagsbehandlingstimer, således at timetaksten i 2018 sænkes fra 776 kr. til 693 kr., samtidig med, at gebyrfritagelsen fastholdes som hidtil.

Sænkelsen af timetaksten til 693 kr. er beskrevet ud fra den forudsætning, at det implementeres 1. januar 2018, og at der vil blive opkrævet gebyr for byggesagsbehandling ved byggeansøgninger modtaget før 1. januar 2018 efter de vedtægter og takster, der var gældende på ansøgningstidspunktet.

Økonomi

En generel nedsættelse af byggesagsgebyret har estimerede serviceudgifter på i alt 5,3 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Takstændringer kan igangsættes pr. 1. januar 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Nedsættelse af byggesagsgebyret	Service		5.300	5.300	5.300	5.300	21.200
Udgifter i alt			5.300	5.300	5.300	5.300	21.200

Risikovurdering

Byggesagsområdet er generelt konjunkturfølsomt, og aktivitetsniveauet kan derfor ændres væsentligt fra år til år, hvilket tilsvarende vil ændre estimaterne for effekten af de afsatte budgetkompensationer. Såfremt det ønskes at fastholde den foreslåede andel af gebyrfritaget byggesagsbehandling, vil det derfor være nødvendigt at foretage en årlig vurdering af aktivitetsniveauet med henblik på at tilpasse budgetkompensationen (i op- eller nedadgående retning) til det aktuelle behov i det kommende budgetår. Dette i overensstemmelse med hensigtserklæringen herom fra Budget 2015.

Bevillingstekniske oplysninger

En generel nedsættelse af byggesagsgebyret har estimerede serviceudgifter på i alt 5,3 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Takstændringer kan igangsættes pr. 1. januar 2018.

Tabel 2 – Udgifter til service:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
Generel nedsættelse af byggesagsgebyret	5.300	5.300	5.300	5.300	21.200
Serviceudgifter i alt	5.300	5.300	5.300	5.300	21.200

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet.

Bydel og adresse

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

I Budget 2015 blev der afsat 42,4 mio. kr. årligt til finansiering af en halvering af byggesagsgebyrerne. I Budget 2016 blev der afsat 15,0 mio. kr. årligt til en generel nedsættelse af byggesagsgebyret.

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015			42.400	42.400	42.400	42.400
Budgetaftale 2016				15.000	15.000	15.000
Afsatte midler i alt			42.400	57.000	57.000	57.000



TM106 Cykelstier eller cykelbaner på Indiakaj



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om anlæg af cykelstier eller cykelbaner ved Indiakaj.

Indhold

Indiakaj er en 300 meter lang bydelsgade, som forbinder Langelinievej med Folke Bernadottes Allé/Kalkbrænderihavnsvej på Østerbro. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at Indiakaj benyttes af ca. 3.000 biler og 1.000 cykler på en hverdag. Dette budgetnotat indeholder to scenarier for etablering af henholdsvis cykelsti eller cykelbane på gaden. Begge scenarier vil betyde nedlæggelse af samtlige 13 parkeringspladser på Indiakaj, hvoraf tre parkeringspladser er reserveret til det thailandske generalkonsulat.

Indiakaj er beliggende inden for den grønne parkeringszone med parkeringspladser i den ene vejside. Belægningsprocenten er højest kl. 12 med ca. 60-80 %, og resten af døgnet er belægningsprocenten under 60 %. Den relativt lave anvendelsesprocent kan begrundes med randbebyggelsen i området og det store antal private parkeringspladser på tilstødende matrikler.

Scenarie 1. Cykelbaner på Indiakaj (1,0 mio. kr.)

Dette scenarie indeholder forslag til etablering af cykelbaner med en bredde på 1,7 meter. Forslaget kræver, at midterarealet, som er tiltænkt venstresvingende trafikanter, fjernes. Dette vil til tider blokere biltrafikken og forringe fremkommeligheden, men forringelsen vurderes at være minimal set i forhold til trafikmængden. Etableringen af cykelbaner sker ved opstrøbing. Ud for tre busstoppesteder er det dog nødvendigt at anlægge korte strækninger med hævede kantsten (almindelig cykelsti), da det ikke er lovligt, at buspassagerer stiger ud på en cykelbane. Etablering af cykelbaner med en bredde på 1,7 meter er en minimumsløsning, der ikke er lige så tryk og sikker som cykelstier. Ved cykelbaner er der derudover en risiko for, at bilister parkerer på cykelarealet.

Scenarie 2. Cykelstier på Indiakaj (6,8 mio. kr.)

Dette scenarie indeholder etablering af cykelstier. Cykelstierne etableres i en bredde af 2,2 meter. Dette er mindre end den generelle standardbredde på cykelstier i Københavns Kommune, som i kommuneplanen er angivet til 2,5 meter. 2,2 meter vurderes dog at være tilstrækkeligt på Indiakaj.

Forslaget kræver ligesom cykelbanerne at midterarealet, som er tiltænkt venstresvingende trafikanter, fjernes. For at kunne etablere cykelstier med en bredde på 2,2 meter, skal fortovsbredden på den sydlige side af gaden reduceres til 2,5 meter. Dette vil betyde en forringelse af tilgængeligheden på fortovet, men effekten vurderes dog at være begrænset, da fodgængertrafikken er lille på Indiakaj. Den eksisterende kantsten imellem fortov og kørebane skal flyttes ligesom vejbrønde og det vejjudstyr, som i dag står i på fortovet, hvilket fordyrer cykelstiløsningen.

Målsætninger og effekter

Projektet understøtter målene i Fællesskab København som verdens bedste cykelby om, at 50% af alle ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel, og vil desuden styrke trafiksikkerheden for cyklister i området.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 1,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 8,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk)

Økonomi

Scenarie 1. Cykelbaner på Indiakaj

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,015 mio. kr. årligt til blandt andet snedrydning fra 2018 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,1 mio. kr. i 2018 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	I alt
Scenarie 1: Cykelbaner på Indiakaj	Anlæg	1.018				1.018
Afledt drift til cykelbaner på Indiakaj	Drift	15	15	15	15	61
Scenarie 1: Cykelbaner på Indiakaj	Serviceeftersøgningsværdi	110	220	220	220	770
Udgifter i alt		1.143	235	235	235	1.849

Scenarie 2. Cykelstier på Indiakaj

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,8 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,1 mio. kr. i 2018 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i marts 2020.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	I alt
Scenarie 2: Cykelstier på Indiakaj	Anlæg	623	4.091	2.042		6.754
Afledt drift til cykelstier på Indiakaj	Drift			41	41	82
Scenarie 2: Cykelstier på Indiakaj	Serviceeftersøgningsværdi		110	220	220	550
Udgifter i alt		623	4.201	2.301	261	7.386

Risikovurdering

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

Tre af de parkeringspladser, som nedlægges i forbindelse med projektet, er placeret ud for det thailandske generalkonsulat. Dette kan medføre en tidsmæssig risiko, da det vil være nødvendigt at gå i dialog med konsulatet om nedlæggelserne.

Det forventes, at der ligger en del kabler og ledninger i fortovet, som skal flyttes for at fortovet kan indsnævres. Flytningen af disse skal finansieres af de berørte ledningsejere, men koordineringen imellem ledningsejerens entreprenør og kommunens entreprenør kan begrænse cykelstiprojektets fremdrift og dermed i mindre grad påvirke anlægsøkonomien i cykelstiprojektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Cykelbaner på Indiakaj

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,015 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,1 mio. kr. i 2018 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem som følge af nedlæggelsen af 13 parkeringspladser i grøn zone. Provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Table 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt	*
- Projektering	255				255	255*
-Udførelse	764				764	764*
Anlægsudgifter i alt	1.018				1.018	1.018*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift	15	15	15	15	60	
Afledte serviceudgifter i alt	15	15	15	15	60	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>						
-Provenutab	110	220	220	220	770	
Afledt servicemåltalseffekt i alt	110	220	220	220	770	

Scenarie 2. Cykelstier på Indiakaj

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,8 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelsen af 13 parkeringspladser i grøn zone. Provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 4 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt	*
- Projektering	623	691	251		1.565	1.565*
- Udførelse		3.400	1.789		5.189	5.190*
Anlægsudgifter i alt	623	4.091	2.040		6.754	6.754*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift			41	41	82	
Afledte serviceudgifter i alt			41	41	82	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>						
- Provenutab		110	220	220	550	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		110	220	220	550	

Tabel 5 - Tidsangivelse

Scenarie 1 forventes igangsat Anlægsprojektet forventes igangsat september 2018 og ibrugtaget oktober 2018.

Tidsangivelse scenarie 1 Cykelbaner	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2018

Tabel 6 - Tidsangivelse

Scenarie 2 forventes igangsat august 2019 og ibrugtaget marts 2020. Det skyldes, at projektet anlægsmæssigt er mere kompliceret end scenarie 1, der hovedsageligt består af ændret afmærkning og opstribning. Entrepriessummen vil også kræve, at der afholdes både rådgiver- og entrepriseudbud i forbindelse med gennemførelsen af projektet.

Tidsangivelse scenarie 2 Cykelstier	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Teknik- og Miljøudvalget er blevet orienteret om projektet den 23. januar 2017. Forslaget indgik i budgetforhandlingerne 2017. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Indiakaj, Østerbro.



TM74 Nordre Frihavsgade som cykelgade



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om muligheden for at etablere en cykelgadeløsning på Nordre Frihavsgade.

Indhold

I Budget 2015 blev der afsat 1,5 mio. kr. til et idéoplæg for sanering af gaderummet på Nordre Frihavsgade herunder etablering af en cykelgadeløsning. Dette budgetnotat tager udgangspunkt i idéoplægget, som blev præsenteret for Teknik- og Miljøudvalget i august 2015. Den overordnede målsætning med en ændring af Nordre Frihavsgade til en cykelgade er, at trafikken i forslaget kommer til at foregå på cyklisternes præmisser, og ikke på bilernes. I idéoplæggets forslag indsnævres kørebanen fra 7,4 meter til 6,5 meter, ligesom bilernes hastighed nedsættes. Endvidere vil der ske en udvidelse af bredden på parkeringsbåndet fra nuværende 2,0 meter til ca. 2,5 meter. Dette giver mulighed for en mere fleksibel anvendelse af arealet, eksempelvis til mere velfungerende vareleveringer.

Ved at sammenlægge to busstoppesteder frigives der plads langs kantstenen, hvilket muliggør etablering af ca. 200 nye cykelparkeringspladser.

Antallet af bilparkeringspladser fastholdes, men 15 parkeringspladser omdannes til flexparkering, som benyttes til cykelparkering i dagtimerne og bilparkering i aften- og nattetimerne. Ændringen vil sikre yderligere ca. 150 cykelparkeringspladser, hvorved det samlede antal cykelparkeringspladser svarer til det reelle behov for cykelparkering.

Forslaget rummer mulighed for, at der etableres udvidelser af fortove ved krydsningspunkter og foran særligt travle steder som ved SuperBrugsen, Netto og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. På fortovsudvidelserne placeres bænke og træer.

Forslaget kan etableres gennem fire etaper med første etape, der omfatter delstrækningen fra Triangeln til Strandboulevarden, og anden etape, som omfatter delstrækningen fra Strandboulevarden til Østbanegade. Herudover kan der for Melchior Plads og Victors Borges Plads foretages tilkøb (tilkøb A og B).

Forslaget har været forelagt Københavns Politi, Økonomiforvaltningen, MOVIA og projektets følgegruppe, som består af Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Handelsforening, Ældrerådet, Dansk Cyklist Forbund, Fodgængerforbundet og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Der har været bred enighed om at pege på dette forslag som grundlag for en videre projektudvikling.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at Nordre Frihavnsgade bør helhedsgenoprettes og at dette vil beløbe sig til 15,0 mio. kr. Hvis der gives midler til at gennemføre projektet om Nordre Frihavnsgade som cykelgade bortfalder behovet for helhedsgenopretning.

Overordnede målsætninger og effekter

Etablering af en cykelgadeløsning på Nordre Frihavnsgade vil øge trafiksikkerheden og fremkommeligheden for cyklister. Nedsættelse af hastigheden vil generere mindre støj samt forringe fremkommeligheden for bilister. Etablering af flere cykelparkeringspladser vil modsvare gadens aktuelle behov og øge fremkommeligheden for gående på fortove og pladser.

Det forventes, at konsekvensen af anlæggelsen af en cykelgade vil blive, at op til ca. 30 % af gennemkørende biler vil flytte til andre gader som f.eks. Classensgade, Århusgade og Strandboulevarden.

Den foreslåede løsning understøtter en række af Københavns Kommunes politikker, strategier og retningslinjer som f.eks. Cykelstrategi 2011-2025, Fællesskab København (Verdens bedste cykelby) og Bynatur i København. I Cykelstiprioriteringsplanen er Nordre Frihavnsgade udpeget som højt prioriteret under kategorien Nye cykelstier.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 49,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 44,2 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. i 2021 og frem. Cykelgaden har en estimeret anlægsøkonomi på 29,2 mio. kr. Hvert af de to pladstilkøb har en anlægsøkonomi på 7,6 mio. kr. Projektet forventes ibrugtaget i august 2021.

Table 1 – Overview of desired activities in all management areas

Activities in the proposal <i>(1.000 kr. – 2018p/l)</i>	Management area	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Etape 1: Trianglen - Strandboulevarden	Anlæg	100	858	1.669	12.408	10.138		25.173
Etape 2: Strandboulevarden - Østbanegade	Anlæg		157	222	1.916	1.582		3.877
Tilkøb A: Melchiors Plads	Anlæg		277	479	4.588	2.217		7.561
Tilkøb B: Victor Borges Plads	Anlæg		277	479	4.588	2.217		7.561
Afledt drift, Etape 1	Service					75	150	225
Afledt drift, Etape 2	Service					50	50	100
Afledt drift, tilkøb A	Service					25	50	75
Afledt drift, tilkøb B	Service					25	50	75
Udgifter i alt		100	1.569	2.849	23.500	16.329	300	44.647

It is expected that when carrying out the relevant task, requirements will be made for private suppliers to employ practitioners.

In connection with the handling of the 2016 Analysis of Infrastructure Decisions, the Technical and Environmental Committee on May 30, 2016, decided that the Technical and Environmental Management should continue to work with seven concrete measures to reduce costs in the infrastructure area. This infrastructure project is expected to achieve efficiency savings through the measures 'Project optimization' (1%), 'Building' (1.7%) and 'Scaling of infrastructure requirements' (0.1%). This will result in a total efficiency of 2.8% of the total infrastructure sum. This efficiency is included in the economic tables on the total budget request.

Risikovurdering

The overall risk assessment is that the infrastructure project is relatively uncomplicated, and therefore 8% of the infrastructure costs are allocated to unforeseen expenses.

There have previously been trams in Nordre Frihavnsgade, and possible tracks from this period will be removed, and will therefore affect both the schedule and the infrastructure costs.

Nordre Frihavnsgade is identified as a potential skybrudssikring. Due to the narrow profile and intensive use, the optimal solution for skybrudssikringen is to be a pipe under the surface. This work should be coordinated with a possible renovation of Nordre Frihavnsgade. HOFOR has been heard in the case. Experience shows that coordination between infrastructure projects and skybrudssikring can affect the schedule.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 44,2 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. i 2021 og frem. Cykelgaden har en estimeret anlægsøkonomi på 29,2 mio. kr. Hvert af de to pladstilkøb har en anlægsøkonomi på 7,6 mio. kr. Projektet forventes ibrugtaget i august 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Etape 1							
- projektering	100	858	1.669	1.464	964	5.055	5.055*
- Udførsel				11.044	9.174	20.218	
Anlægsudgifter i alt	100	858	1.669	12.508	10.138	25.273	5.055*
Etape 2							
- projektering		157	222	194	194	777	777*
- Udførsel				622	2.488	3.110	
Anlægsudgifter i alt		117	272	816	2.682	3.887	777*
Tilkøb A							
- projektering		277	479	378	378	1.512	1.512*
- Udførsel				4.210	1.839	6.049	
Anlægsudgifter i alt		277	479	4.588	2.217	7.561	
Tilkøb B							
- projektering		277	479	378	378	1.512	1.512*
- Udførsel				4.210	1.839	6.049	
Anlægsudgifter i alt		277	479	4.588	2.217	7.561	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Etape 1					75	150	225
Etape 2					50	50	100
Tilkøb A					25	50	75
Tilkøb B					25	50	75
Afledte serviceudgifter i alt					175	300	475

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget august 2021. Etape 1 forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget august 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Etape 1: <i>Trianglen - Strandboulevarden</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021
Etape 2: <i>Strandboulevarden- Østbanegade</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021
Tilkøb A: <i>Melchiors Plads</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021
Tilkøb A: <i>Victor Borges Plads</i>	
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021

Bydel og adresse

Nordre Frihavnsgade, 2100 København Ø

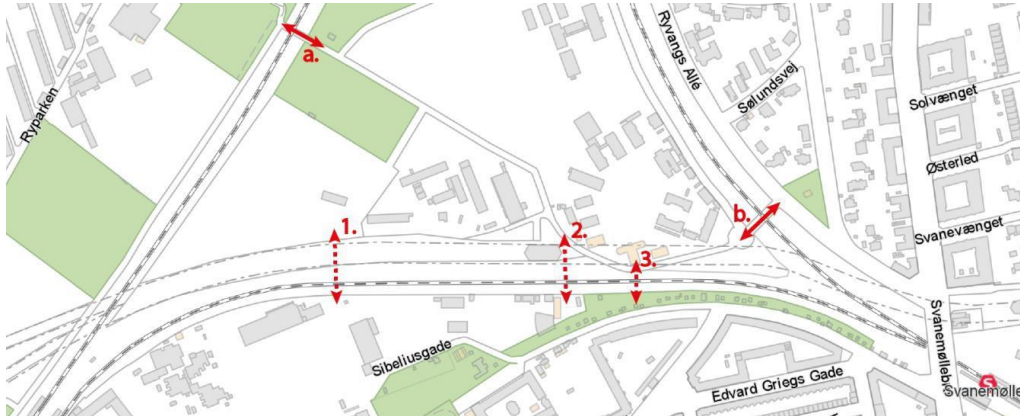
Tidligere afsatte midler

I budget 2015 blev der afsat 1,5, mio.kr. til et idéoplæg om Fremtidens Nordre Frihavnsgade.

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



TM169 Foranalyse af cykel- og gangbro fra Svanemøllens Kaserne til Sankt Kjelds Kvarter



Note: Kort over Svanemøllens Kaserne, hvor (a.) er en eksisterende underføring for cykler og fodgængere, der i dag er aflåst, (b.) er den eksisterende bro for biler, cykler og fodgængere, og (1.), (2.) og (3.) er mulige placeringer af en ny cykel- og gangbro.

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat, som omhandler en foranalyse af en cykel- og gangbro mellem Svanemøllens Kaserne og Sankt Kjelds Kvarter. Foranalysen skal omhandle mulige placeringer af en ny cykel- og gangbro, som vist på kortet ovenfor (1, 2 og 3).

Indhold

En forbindelse over Ringbanen indgår i Kommuneplan 2015 som en del af det Grønne Cykelrutenet. Ydermere er den manglende forbindelse beskrevet som et missing link i Cykelstiprioriteringsplanen fra 2017. En cykel- og gangbro samt stiforbindelserne gennem Svanemøllens Kaserne, vil skabe bedre sammenhæng mellem Utterslevruten, Ryvangsruten og Svanemølleruten og vil derved binde bydelene Bispebjerg og Østerbro bedre sammen.

Foranalysen af en ny cykel- og gangbro vil blandt andet belyse forskellige alternative placeringer af broen. Placering 1 af den nye cykel- og gangbro er udpeget i områdefornyelsen Sankt Kjelds Kvarter, der dækker området syd for ringbanen. Placering 2 er udpeget i startredegyrelsen for lokalplanen for Svanemølle Kaserne og placering 3 er en placering, hvor broen bliver så kort som mulig.

Forhold som konstruktionsmuligheder, jordbundsforhold, rampeforhold, trafikforhold samt estimerede samlede anlægsudgifter vil ligeledes indgå i foranalysen.

Arealerne mellem de tre jernbaner, hvor Svanemøllens Kaserne ligger, er ejet af Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse. Forsvarsministeriet ønsker at samle nogle af deres aktiviteter på Svanemøllens Kaserne og har derfor i 2016 udskrevet en arkitektkonkurrence med henblik på at få udarbejdet en helhedsplan for hele kaserneområdet, hvori der indgår udbygning af et nyt domicil til Forsvarets Efterretningstjeneste. Helhedsplanen indgår i kommunens startredegyrelse for lokalplan Svanemøllens Kaserne, der blev godkendt i Teknik- og Miljøudvalget den 24. april 2017. Startredegyrelsen indeholder forslag til, hvordan det interne vej- og stisystem kan se ud i fremtiden samt hvor linjeføringen af de to

offentlige stiforbindelser på tværs af området ligger. Lokalplanen og foranalyse hænger derfor tæt sammen og vil blive udarbejdet parallelt.

Etablering af offentlige stier gennem Svanemøllens Kaserne kræver godkendelse af Forsvaret.

Overordnede målsætninger og effekter

Foranalysen skal danne et robust grundlag for, at der kan træffes en beslutning om etablering af broen. Broens etablering vil understøtte visionen fra Fællesskab København om København som verdens bedste cykelby, ligesom den vil binde byen bedre sammen via en langt bedre sammenhæng mellem de Grønne Cykelruter, Utterslevruten, Ryvangsruten og Svanemølleruten.

Den afledte effekt af foranalysen vil være et beslutningsgrundlag, indeholdende afklaring af placering af bro med tilhørende ramper, konstruktionsmuligheder, antal af fremtidige brugere og ejerforhold. Derudover vil foranalysen estimere de samlede anlægsudgifter.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 1,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Foranalysen forventes afsluttet i maj 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Foranalyse	Anlæg	100	900				1.000
Udgifter i alt		100	900				1.000

Risikovurdering

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

Der kan dog være tidsmæssige risici, da koordineringen med Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse og særligt Banedanmark kan forsinke foranalysens færdiggørelse. Erfaring fra lignende projekter med Banedanmark har vist, at arbejdet er vanskeligt at koordinere. Samtidig har Forsvaret endnu ikke givet en endelig godkendelse af en offentlig sti gennem Svanemøllens Kaserne. Linjeføring af stiforbindelserne og placering af broen hænger tæt sammen med den lokalplan, der skal udarbejdes for Svanemøllens Kaserne. Processen med udarbejdelse af lokalplanen vil være sammenfaldende med foranalysen. Dermed er der risiko for, at foranalysen ikke kan færdiggøres, så resultaterne heraf kan indgå i forhandlingerne om budget 2019.

Etableringen af cykel- og gangbroen må forventes at være meget kompliceret og forbundet med stor risiko, da den skal krydse både banen og Nordhavnsvej. Foranalysen skal afdække risici vedrørende jordbund, grundvand, konstruktionsmuligheder og koordinering med Banedanmark og Forsvaret. Muligheder og begrænsninger for arealer til tilkørselsramperne til broen skal desuden afklares i samarbejde med Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, som er grundejer. Derudover skal der vurderes en eventuel arealovertagelse af arealer syd for banen, og en realistisk anlægspris skal således også

inkludere estimeret arealovertagelse og/eller eventuel driftsaftale med staten. Foranalysen vil kvalificere disse forhold, hvilket vil minimere risikoen for uforudsete elementer i forbindelse med en eventuel anlæggelse af broen.

Bevillingstekniske oplysninger

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2017-2018.

Foranalysen forventes afsluttet i maj 2018

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Foranalyse	100	900				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	100	900				1.000	1.000*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Foranalysen forventes igangsat november 2017 og vil blive afsluttet i maj 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da hele anlægsbevillingen er stjernemarkeret.

Bydel og adresse

Bydækkende							
Bispebjerg	X	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave		Valby	Amager Øst
Nørrebro		Østerbro	x	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Link til startredegerelse for Lokalplan ”Svanemølle Kaserne”, 2017:

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/24042017/edoc-agenda/b57fcc12-373f-4adf-9d8f-fd73ee0969fc/39f40506-c982-4efc-bed5-b7ce15f782dd>

Link til projektoplæg på en ny stiforbindelse over Svanemølle Kaserne. Udarbejdet af Områdefornyelsen Skt. Kjelds Kvarter og Østerbro Lokaludvalg, 2012:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/66032f02-40fc-4946-b4f5-b87239f3a764/0dc11bf7-07f4-4b8f-8fe0-26b975715a48/Attachments/15449080-18735512-1.PDF>



TMI6 c: Bedre forhold for cyklister – uddybning af initiativer under Tema 3 ”Cykelparkering ved trafikknudepunkter”



Opgradering af cykelparkeringsmulighederne ved centrale trafikknudepunkter samt andre steder med overbelægning af cykler vil øge potentialet for overflytning af ture fra bil til cykel/kollektiv trafik. Endvidere vil det også have en positiv effekt på fremkommeligheden for fodgængere samt byens øvrige funktioner og æstetiske udtryk. DSB har åbnet op for at medfinansiere cykelparkering ved stationer, og egenfinansiering hertil vil være afgørende for yderligere medfinansiering fremover.

3.1. Cykelparkering i Reventlowsgade i samarbejde med DSB (9,0 mio. kr. i anlæg)

Indhold

Cykelparkering på Københavns Hovedbanegård er allerede i dag utilstrækkelig, og med åbningen af Cityringens station på Hovedbanegården i 2019, forventes presset på stationen at blive markant øget. Et konservativt estimat fra Trafikstyrelsen (2014) peger på, at der i 2030 vil være behov for minimum 6.000 cykelparkeringspladser, tre gange mere end de eksisterende cirka 2.000 pladser. Hovedbanegården har et stort potentiale for at øge andelen af cykel-tog-kombinationsrejser for regionale pendlerture.

Forvaltningen har i samarbejde med DSB udviklet et samlet oplæg til opgradering af ankomstforholdene i Reventlowsgade, som, på trods af sin centrale placering, i dag fremstår nedslidt. Samtidig fortsættes samarbejdet med DSB om videre undersøgelser af mulighederne for optimering af cykelparkering i Bernstorffsgade, over Banegraven og ved rampen i Reventlowsgade. Den samlede pris for omdannelse af Reventlowsgade er ca. 21,5 mio. kr. for 360 nye cykelparkeringspladser. Heraf dækkes ca. 3,5 mio. kr. af Metroprojektet, hvorfor den resterende udgift beløber sig til 18 mio. kr. DSB vil, såfremt Københavns Borgerrepræsentation ved forhandlingerne for Budget 2018 beslutter at bevilge 9,0 mio. kr. til forøgelse af cykelparkeringskapacitet og forbedring af adgangsforhold, tilsvarende reservere 9,0 mio. kr. til samme formål, i overensstemmelse med samfinansieringsmodellen anvendt i Valby med en 50/50 % fordeling af udgiften. Det giver en gennemsnitlig pris pr. parkeringsplads på 25.000 kr. for Københavns Kommune. Driftsaftalen mellem de involverede parter forhandles først på plads på et senere tidspunkt, hvilket kan betyde mindre justeringer ift. afledt drift.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2019 og 0,25 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Cykelparkering i Reventlowsgade i samarbejde med DSB	Anlæg	100	3.400	5.500			9.000
Afledt drift til cykelparkering i Reventlowsgade	Service			150	250	250	650
Udgifter i alt		100	3.400	5.650	250	250	9.650

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 10,8 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

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

Risikovurdering

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

De primære risici er knyttet til koordinering med øvrige projekter, ukendte ledninger og anlæg i grunden, vanskelige anlægs- og tilgængelighedsforhold og etablering af ny rampe/trappe op til Tietgensgade

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2019 og 0,25 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	100	900	500			1.500	1.500
- Udførsel		2.500	5.000			7.500	2.500
Anlægsudgifter i alt	100	3.400	5.500			9.000	4.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			150	250	250	650	
Afledte serviceudgifter i alt			150	250	250	650	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat juli 2018 og ibrugtaget juli 2019.

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

3.2. Forbedringer på øvrige stationer i samarbejde med DSB

Indhold (10,0 mio. kr. i anlæg)

I forvaltningens samarbejde med DSB, er der i fællesskab udpeget en række forbedringer på stationerne på S-togsnettet, med henblik på bedre omstigningsforhold samt øget tilfredshed med cykelparkering. Bedre muligheder for at parkere cykel i forbindelse med stationer på S-togsnettet kan øge brug af den kollektive trafik og bidrage til at reducere trængsel på vejene i og uden for København.

Såfremt Københavns Borgerrepræsentation beslutter at bevilge en pulje på 10,0 mio. kr. til finansiering af mindre projekter til forøgelse af cykelparkeringskapacitet og forbedring af adgangsforhold ved de stationer, der ligger i Københavns Kommune, vil DSB ligeledes reservere 10 mio. kr. til samme formål. Samfinansieringsmodellen for de mindre projekter vil i udgangspunktet være en 50/50 finansiering fra henholdsvis Københavns Kommune og DSB. Driftsaftalen mellem de involverede parter forhandles først på plads på et senere tidspunkt, hvilket kan betyde mindre justeringer ift. afledt drift. Teknik- og Miljøudvalget vil få forelagt udmøntningen af de konkrete initiativer i foråret 2018, når disse endeligt er udpeget i dialog med DSB.

For at forbedre cykelparkeringen og adgangsforholdene for cyklister og fodgængere, anbefaler forvaltningen følgende indsatser:

- 1) *Opsætning af nye cykelstativer*: Opsætning af 1.000 – 2.000 cykelparkeringspladser fordelt på 6 – 8 stationer, herunder eksempelvis 200 på Hellerup Station, 100 på Ny Ellebjerg Station, 200 på Svanemøllen Station og 200 på Vigerslev Allé Station.
- 2) *Optimering*: Optimering af eksisterende stativer hvor det er muligt.
- 3) *Opmærkning*: Opmærkning af gangarealer og redningsveje.
- 4) *Oprydning*: Der indledes et intensiveret samarbejde med DSB vedrørende oprydning af efterladte og uhensigtsmæssigt parkerede cykler.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019 og på 0,25 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes løbende ibrugtaget fra november 2018 til december 2020.

Table 4 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Forbedringer på øvrige stationer i samarbejde med DSB	Anlæg	200	3.000	3.930	2.870		10.000
Afledt drift til forbedringer på øvrige stationer	Service		100	200	250	250	800
Udgifter i alt		200	3.100	4.130	3.120	250	10.800

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 12,0 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. De primære risici er knyttet til fredningsforhold, koordinering med øvrige projekter mv.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019 og på 0,25 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes løbende ibrugtaget fra november 2018 til december 2020.

Tabel 5 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- projektering	200	500	430	250		1.380	1.380
- Udførsel		2.500	3.500	2.620		8.620	1.500
Anlægsudgifter i alt	200	3.000	3.930	2.870		10.000	2.880
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		100	200	250	250	800	
Afledte serviceudgifter i alt		100	200	250	250	800	

Tabel 6 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat august 2018 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

3.3. Cykelparkering i konstruktion i Indre By

Se selvstændigt budgetnotat ”TM13 Cykelparkering i konstruktion i Indre By”.

3.4. Opskalering af prototyper for cykelstativer

Indhold

Via midler bevilget til prototypetest i Budget 2017 har forvaltningen i foråret 2017 testet en række alternative pladsbesparende løsninger for cykelparkering i samarbejde med private lokale aktører. Forsøgene har indtil videre bl.a. omfattet opmærkede parkeringsarealer, vertikale stativer, aktivering af ledige pladser i yderområder samt flytbar parkering. I forbindelse med testene har forvaltningen mødt stor interesse blandt private aktører for at samarbejde om at forbedre cykelparkeringen, særligt i Indre By. Der vurderes derfor at være potentiale for ekstern medfinansiering af løsninger både i form af fysisk anlæg af nye pladser samt tiltag til bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet, herunder adfærdspåvirkning, afmærkning og skiltning samt aftaler om eksempelvis medarbejderparkering væk fra offentlige steder med overbelægning.

For at kunne udløse potentialet for privat medfinansiering af initiativer til optimering af cykelparkeringen lokalt og accelerere opskaleringen af prototyper, anbefaler forvaltningen, at der afsættes en pulje på 2,0 mio. kr. til nye cykelparkeringsløsninger i samarbejde med private aktører. Private aktører vil kunne søge 50 % medfinansiering, såfremt de selv kan stille med 50 % egenfinansiering, og initiativet forventes hermed at kunne accelerere

private investeringer i cykelparkering. Initiativerne skal komme byen til gavn, og vil kunne indbefatte både anlægsmæssige løsninger såsom vertikale og multifunktionelle stativer, samt adfærdspåvirkende tiltag mhp. pladsoptimering og mere hensigtsmæssig cykelparkeringsadfærd såsom flytbare løsninger, skiltning, afmærkning og aktivering af yderområder med lav belægning. Alt efter de lokale behov og dialogen med de private aktører vil traditionelle stativer desuden kunne indgå som supplement til de øvrige løsninger i de tilfælde hvor det vil være den mest optimale løsning.

I forbindelse med udmøntning af puljen, skal kriterierne for at kunne få del i puljen afklares og beskrives tydeligt. Erfaringsmæssigt er det en omfattende proces at facilitere dialogen med de private aktører, og der er et større arbejde i at implementere de praktiske løsninger sammenlignet med øvrige traditionelle infrastrukturprojekter, hvorfor der afsættes 1. mio. kr. til dette over godt 2 år. Det vurderes imidlertid at den samlede gevinst vil være stor i form af forventede private investeringer på 2 mio. kr.

Da det er usikkert præcist hvilke konkrete initiativer, der vil blive iværksat med puljen, og på hvilke arealer, så er den afledte drift ukendt. Der er pt. afsat et beløb svarende til 10 % af den samlede forventede anlægssum.

Eftersom det indtil videre kun har været muligt at teste i vinter- og forårssæsonen vil yderligere tests med prototyper bl.a. ift. cykelparkering ved events og arrangementer fortsættes frem mod projektets afslutning ultimo 2018, så der også kan testes i sommersæsonen og under maksimale belægningsgrader. Teknik- og Miljøudvalget vil blive orienteret om de løbende erfaringer med prototypetestens dels i en indstilling i august 2017, ligesom eventuel opskalering af prototyper vil indtænkes i Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2015, som skal vedtages i februar 2018. Endelig vil eventuelle øvrige forslag til opskalering indgå som initiativer i Cykelredegørelse 2018 i maj 2018.

Tabel 7 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
3.4. Opskalering af prototyper for cykelstativer	Anlæg	200	1.400	1.400			3.000
Afledt drift til opskalering af prototyper for cykelstativer	Service			200	400	400	1.000
Udgifter i alt		200	1.400	1.600	400	400	4.000

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter. De primære risici er knyttet til koordinering med øvrige projekter mv.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsgudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2019, 0,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes løbende ibrugtaget fra november 2018 til december 2020.

Tabel 8 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- projektering	200	400	400			1.000	1.000
- Udførsel		1.000	1.000			2.000	2.000
Anlægsudgifter i alt	200	1.400	1.400			3.000	3.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			200	400	400	1.000	
Afledte serviceudgifter i alt			200	400	400	1.000	

Tabel 9 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2018 og ibrugtaget december 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

3.5. Lille Kongensgade

Indhold

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for en helhedsorienteret byrumsløsning i Lille Kongensgade, der indeholder cykelfremkommelighed og cykelparkering. Forvaltningen har været i tæt dialog med Indre By Lokaludvalg, borgere, brugere og de erhvervsdrivende, herunder Magasin, som har udtrykt interesse for at samarbejde om den endelige løsning, og som det forventes at indgå et partnerskab med. Gaden er et trafikknudepunkt bl.a. som en del af en cykelforbindelse i begge retninger på tværs af Indre By. Derudover fungerer gaden som et centralt byrum med mange fodgængere, som forbinder Kongens Nytorv med Højbro Plads. Når Cityringen åbner og metroforpladsen ved Kongens Nytorv er reetableret, vil gadens funktion som trafikalt og byrumsmæssigt knudepunkt forstærkes. Gaden indeholder en række gamle beværtninger, der har en historisk og kulturel værdi for området. Borgerne ønsker en såkaldt fodgængerprioriteret gade med byliv og cykelparkering. Forvaltningen anbefaler således en helhedsorienteret omlægning til en sivegade i stil med Strædet, der giver plads til byliv, varelevering og cykelgennemkørsel. En omlægning vil give plads til cirka 50 cykelparkeringspladser og byrumsinventar til ophold, udeservering og begrønning. Initiativet kan gennemføres i to scenarier, alt efter om der ønskes omlægning fra Højbro Plads eller fra Bremerholm. Der nedlægges fire pladser i rød zone som følge af projektet i både scenarie 1 og 2. Der er endvidere tre taxi holdepladser og en handicapplads. Belægningsprocenten er på tælle tidspunkterne under 60 % i Lille Kongensgade. For området omkring Lille Kongensgade er belægningsprocenten 80-90% kl. 22.

Scenarie 1 (20,7 mio. kr.)

Lille Kongensgade, Kgs. Nytorv-Højbro Plads

Scenarie 2 (13,5 mio. kr. i anlæg)

Lille Kongensgade, Kgs. Nytorv-Bremerholm

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,7 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der er desuden et provenu/provenutab forbundet med projektet på 0,135 mio. kr. i 2018 og på 0,27 årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2020.

Tabel 10 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Lille Kongensgade	Anlæg	200	4.600	9.500	6.400		20.700
Afledt drift	Service		100	200	400	400	1.100
Udgifter i alt			4.700	9.700	6.800	400	21.800

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 24,8 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

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

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,5 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2018, 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der er desuden et provenu/provenutab forbundet med projektet på 0,135 mio. kr. i 2018 og på 0,27 årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2019.

Tabel 11 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Lille Kongensgade	Anlæg	1.175	4.100	8.200			13.475
Afledt drift	Service		50	100	200	200	550
Udgifter i alt		1.175	4.150	8.300	200	200	14.025

Scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 16,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

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

Risikovurdering, scenarie 1+2

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. De primære risici er knyttet til uforudsete ledninger og arkæologi ved gravearbejde, koordinering med øvrige projekter mv.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,7 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der er desuden et provenu/provenutab forbundet med projektet på 0,135 mio. kr. i 2018 og på 0,27 årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2020.

Tabel 12 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter, scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- projektering	200	1.100	500	200		2.000	2.000
- Udførsel		3.500	9.000	6.200		18.700	2.500
Anlægsudgifter i alt	200	4.600	9.500	6.400		20.700	4.500
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		100	200	400	400	1.100	
Afledte serviceudgifter i alt		100	200	400	400	1.100	
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab		135	270	270	270	946	
Afledte serviceudgifter i alt		135	270	270	270	946	

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,5 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2018, 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der er desuden et provenu/provenutab forbundet med projektet på 0,135 mio. kr. i 2018 og på 0,27 årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2019.

Tabel 13 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter, scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- projektering	1.175	600	200			1.975	1.975
- Udførsel		3.500	8.000			11.500	1.500
Anlægsudgifter i alt	1.175	4.100	8.200			13.475	3.475
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		50	100	200	200	550	
Afledte serviceudgifter i alt		50	100	200	200	550	
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab		135	270	270	270	946	
Afledte serviceudgifter i alt		135	270	270	270	946	

Tabel 14 – Tidsangivelse, scenarie 1

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2018 og ibrugtaget juli 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2020

Tabel 15 – Tidsangivelse, scenarie 2

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2018 og ibrugtaget oktober 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativet har været udvalgsbehandlet (i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 22. maj 2017 af ”Cykelredegørelse 2017”). Men budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

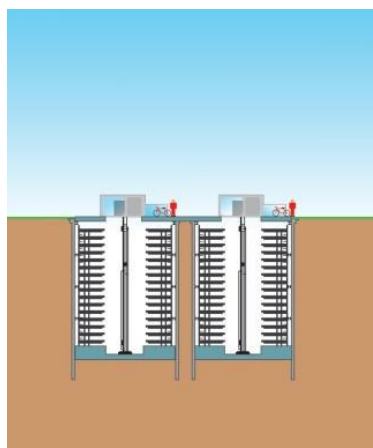
Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)						x
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			50.000				
Overførselssagen 2013-14			12.000				
Budgetaftale 2015				75.000			
Overførselssagen 2014-15				2.600			
Budgetaftale 2016					56.400		
Budgetaftale 2017						49.300	
Afsatte midler i alt			62.000	77.600	56.400	49.300	



TMI3 Cykelparkering i konstruktion i Indre By



Baggrund

I Budget 2017 blev der afsat midler til en foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By. Foranalysen viser, at det er teknisk muligt at etablere cykelparkering i konstruktion i Indre By. Dette er dog forbundet med en del udfordringer herunder pladmæssige og byrumsmæssige forhold. Et anlæg vil også være den første af sin art og dermed forbundet med væsentlige risici. DSB har meddelt Københavns Kommune, at de ønsker at indgå et samarbejde om et fuldautomatisk cykelparkeringsanlæg, og forpligter sig til at bidrage med en 50/50-finansiering. Dette under forudsætning af, at Borgerrepræsentationen ved Budget 2018 afsætter et tilsvarende beløb.

Indhold

Der er et stort behov for mere og bedre cykelparkering i København og især i Indre By. Her er kapaciteten på gadeplan fuldt udnyttet til andre funktioner, hvilket betyder, at parkerede cykler er til gene for byens borgere, erhverv og gæster. Et cykelparkeringsanlæg i konstruktion kan tilvejebringe ny kapacitet til cykelparkering, hvor pladsen er trang og behovet for cykelparkering er så stort, og der ikke er mulighed for at etablere flere cykelparkeringsstativer.

Scenarie 1: Underjordisk anlæg i Indre By (10,0 mio. kr. i anlæg)

I Indre By vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det vil være både teknisk og byrumsmæssigt muligt at etablere et underjordisk cykelparkeringsanlæg, hvor den bygning der kan ses på overfladen vil være ca. fire meter lang, tre meter bred og lidt over to meter høj. Anlægget vil have plads til ca. 120 cykler. Foranalysen peger på Æggetorvet ved Nørreport Station som mulig placering til det videre arbejde.

Scenarie 2: Mindre overjordisk anlæg udenfor Indre By (3,5 mio. kr. i anlæg)

Da løsningen ikke tidligere er afprøvet i en københavnsk kontekst, er det en mulighed at opsætte et mindre overjordisk anlæg (seks meter højt) med plads til ca. 60 cykler, hvilket vil give forvaltningen konkrete erfaringer med etablering, drift og viden om

københavnernes holdning til og brug af et fuldautomatisk anlæg, samt erfaringer med integration af et cykelparkeringsanlæg i det københavnske byrum, så der på et senere tidspunkt på et bedre vidensgrundlag kan træffes beslutning om etablering af et eller flere større fuldautomatiske anlæg. Foranalysen har ikke undersøgt placeringer uden for Indre by, men forvaltningen peger på Vanløse og Nørrebro stationer som mulige placeringer. En konkret placering vil endeligt kunne fastlægges efter gennemførelse af yderligere undersøgelser. Forvaltningen foreslår derfor, at der afsættes midler til undersøgelse af en sådan løsning frem mod budget 2019, hvorefter en mere konkret løsning kan forelægges.

Overordnede målsætninger og effekter

Uanset type af cykelparkeringsanlæg giver et sådant anlæg mulighed for overdækket og tyverisikret cykelparkering, og det forventes at give færre cykler i gadeplan, hvilket øger fremkommeligheden for gående, varelevering, biler, cyklende mv. Budgetnotatet understøtter opnåelsen af målsætningen i Fællesskab København om, at 70 % af københavnere i 2025 er tilfredse med muligheden for cykelparkering.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 12,0 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 4,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2020.

DSB har meddelt Københavns Kommune, at de ønsker at indgå et samarbejde om et fuldautomatisk cykelparkeringsanlæg, og at man forpligter sig til at bidrage med en 50/50-finansiering. Dette under forudsætning af, at Borgerrepræsentationen ved Budget 2018 afsætter et tilsvarende beløb. Beløbene i dette budgetnotat udgør således Københavns Kommunes egenfinansiering.

Grundet sparsomt erfaringsgrundlag med fuldautomatiske cykelparkeringsanlæg er der stor usikkerhed om omkostningerne til etablering og drift, se mere under risikovurderingerne.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Scenarie 1: Etablering af underjordisk anlæg ved DSB station i Indre by.	Anlæg	250	1.000	2.000	3.250	3.500		10.000
Scenarie 1: Afledt drift	Service						1.000	1.000
Scenarie 1: Udgifter i alt		250	1.000	2.000	3.250	3.500	1.000	11.000
Scenarie 2: Etablering af mindre overjordisk anlæg ved DSB station uden for Indre by.	Anlæg	100	250	2.900	250			3.500
Scenarie 2: Afledt drift	Service					1.000	1.000	2.000
Scenarie 2: Udgifter i alt		100	250	2.900	250	1.000	1.000	5.500

Det forventes, at der ved udførelse af opgaven kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter, bl.a. da anlægsprojektet har en opgavevarighed på mere end seks måneder.

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Tiltagene er som udgangspunkt baseret på at bringe stordrift og gentagelser i forvaltningen i spil i effektiviseringsøjemed. Dette anlægsprojekt er et færdigt anlæg som skal købes enkeltvis og forventes ikke at kunne bidrage i den sammenhæng. Der er derfor ikke indregnet effektivisering økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

Scenarie 1: Etablering af underjordisk anlæg ved DSB station i Indre By

Den overordnede risikovurdering for scenarie 1 er, at anlægsprojektet er kompliceret grundet introduktion af et nyt og ukendt element i København og gravearbejde i Middelalderbyen. Derfor er der afsat 15 % af anlægsomkostningerne i risikotillæg. Der er betydelige uafklarede forhold og risici i projektet, hvilket afspejles i både tidsplan og økonomisk råderum. For at reducere risici og uklarheder, skal der frem mod frigivelsen af anlægsmidlerne blandt andet afklares følgende:

Valg af model: De specifikke ønsker og krav til type af cykelparkeringsanlæg i konstruktion skal fastlægges, hvorefter der skal indhentes priser på anlægget.

Valg af placering: Der skal foretages stedspecifikke undersøgelser, herunder geotekniske undersøgelser, egenartsanalyse, trafikanalyse, indhentes ledningsoplysninger og undersøgelse af fredningsforhold og arkæologiske bindinger. Hvis den endeligt valgte lokalitet ikke er offentligt areal, vil der skulle indgås forhandlinger med grundejer om i første omgang en frivillig aftale om arealafståelse alternativt en ekspropriation.

Lokalplan: I Indre By er der skærpet lokalplanpligt, da der er tale om et historisk og kulturelt følsomt område med stor offentlig beivågenhed. Det er forvaltningens vurdering, at et anlæg i konstruktion under jorden vil være lokalplanpligtigt, uanset, at projektets volumenmæssige omfang er af begrænset karakter over jorden. Processen forventes at tage omkring et år inkl. offentlig høring.

Vurdering af virkning på miljøet (VVM): Et anlægsarbejde af denne størrelse i Indre By skal VVM-anmeldes til Teknik- og Miljøforvaltningen, der tager stilling til om anlægsarbejdet er VVM-pligtigt. Drift af anlægget vurderes ikke at ville være VVM-pligtigt. VVM-processen forløber sideløbende med lokalplanprocessen. Derudover skal ske en afklaring af drifts- og serviceforhold samt krav til tilkaldeassistance og overvågning.

Scenarie 2: Etablering af mindre overjordisk anlæg ved DSB station udenfor Indre By

Den overordnede risikovurdering for scenarie 2 er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne i risikotillæg. Der er betydelige uafklarede forhold og risici i projektet, hvilket afspejles i både tidsplan og økonomisk råderum. For at reducere risici og uklarheder, skal der frem mod frigivelsen af anlægsmidlerne blandt andet afklares følgende:

Valg af model: De specifikke ønsker og krav til type af cykelparkeringsanlæg i konstruktion skal fastlægges, hvorefter der skal indhentes priser på anlægget.

Valg af placering: Der skal foretages stedspecifikke undersøgelser, herunder egenartsanalyse, trafikanalyse, indhentes ledningsoplysninger og undersøgelse af fredningsforhold. Hvis den endeligt valgte lokalitet ikke er offentligt areal, vil der skulle indgås forhandlinger med grundejer om i første omgang en frivillig aftale om arealafståelse alternativt en ekspropriation.

Lokalplan: Da et anlæg i konstruktion over jorden vil kunne medføre væsentlige ændringer i det bestående miljø, er det forvaltningens vurdering, at der vil skulle gennemføres en lokalplanproces inkl. offentlig høring. Processen forventes at tage omkring et år inkl. offentlig høring.

Vurdering af virkning på miljøet (VVM): Et anlægsarbejde af denne størrelse vil skulle VVM-anmeldes til Teknik- og Miljøforvaltningen, der tager stilling til om anlægsarbejdet er VVM-pligtigt. Drift af anlægget vurderes ikke at ville være VVM-pligtigt. VVM-processen forløber sideløbende med lokalplanprocessen.

Derudover skal ske en afklaring af drifts- og serviceforhold samt krav til tilkaldeassistance og overvågning.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter (scenarie 1)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	250	750	250				1.250	1.250*
- Udførsel			1.500	3.250	4.000		8.750	
Anlægsudgifter i alt							10.000	1.250*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift						1.000	1.000	
Afledte serviceudgifter i alt							1.000	

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2020.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter (scenarie 2)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- projektering	100	200	200				500	500*
- Udførsel			2.750	250			3.000	
Anlægsudgifter i alt							3.500	500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								

- Vedligehold og afledt drift					1.000	1.000	2.000	
Afledte serviceudgifter i alt							2.000	

Tabel 4 – Tidsangivelse (scenarie 1)

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2019 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Tabel 5 – Tidsangivelse (scenarie 2)

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2019 og ibrugtaget juni 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2020

Bydel og adresse (scenarie 1)

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	X	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Bydel og adresse (scenarie 2)

Bydækkende									
Bispebjerg	X	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	X	Valby	X	Amager Øst	X
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	X	Vanløse	X	Amager Vest	X

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har været ikke været udvalgsbehandlet. Der skal ske yderligere udvalgsbehandling.

Tidligere afsatte midler

I Budget 2017 blev der afsat 1,0 mio. kr. til at gennemføre en foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By.

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

Bilag

Bilag 1. Indstilling til Teknik- og Miljøudvalget ”Foranalyse af cykelparkering i konstruktion i Indre By”, 19. juni 2017.



TM97 Forbedret udformning af krydsningen mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten for cyklister



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedrede krydsningsmuligheder for cyklister mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten.

Indhold

Selve krydsningen mellem de to cykelstrømme er vigepligtsreguleret, idet cyklister fra Nørrebro-ruten har vigepligt for cyklister og for fodgængere fra Rantzausgade. Der er dog mange cyklister, som i stedet for at krydse, drejer ind på henholdsvis Rantzausgade og Nørrebro-ruten. Det samlede antal cyklister er i maj 2017 talt til 14.779 cyklister i krydset i tidsrummet kl. 7-19. Forvaltningen vurderer, at man kan opnå en bedre effekt ved at udvide de snævre vejarealer og dermed skabe bedre muligheder for de mange svingende og krydsende cyklister.

Der foreslås en ny løsning (illustreret i bilag 1), der vil give cyklisterne et bedre overblik og bedre plads til svingning. Ved selve krydsningen af Rantzausgade opdeles den dobbeltrettede cykelsti på Nørrebro-ruten i enkeltrettede cykelstier i cyklisternes til- og frakørsel på begge sider af Rantzausgade og flyttes mod øst, hvor der er bedre plads. Der etableres ubetinget vigepligt ved alle krydsningspunkter for cyklister på Nørrebro-ruten. Midt i krydset etableres der en bredere skillerabat mellem cykelstierne og busbanen, som gør det muligt for cyklister, som skal ad Nørrebro-ruten fra Rantzausgade at gøre ophold, før de svinger til venstre.

Der er desuden i dag en del personbiler, lastbiler og turistbusser, som ulovligt kører gennem busslusen på Rantzausgade. Busslusen er skiltet med forbud mod al motoriseret kørsel undtagen busser i rute. Men busslusens automatiske pullerter har desværre været ude af funktion længe. Det skyldes, at den tidligere valgte tekniske løsning var fejlkonstrueret på grund af mangelfuldt fundament og afledning af vand. Det er vigtigt for cyklisternes sikkerhed og tryghed, at busslusen igen kommer til at fungere, og der foreslås derfor afsat

midler til en forbedret og mere driftssikker løsning. Det indebærer blandt andet et solidt fundament og afledning af vandet, så pullerten ikke kan ruste.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet bidrager til, at cyklisterne får en mere tryk og overskuelig krydsning, hvor Nørrebro-ruten krydser Rantzausgade, hvilket endvidere understøtter målsætningen fra Fællesskab København om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,42 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,015 kr. årligt fra 2019 og frem, som følge af nedlæggelse af tre parkeringspladser i blå zone. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Forbedrede krydsningsmuligheder på Rantzausgade	Anlæg	1.100	1.700				2.800
Udgifter i alt		1.100	1.700				2.800

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Heri ligger, at busslusen er en teknisk installation, som tidligere er afprøvet, men som erfaringsmæssigt kan medføre uforudsete udgifter under anlæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,015 kr. årligt fra 2019 og frem, som følge af nedlæggelse af tre parkeringspladser i blå zone. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	300					300	300*
- Udførsel bussluse	800					800	800*
- Udførsel cykelkrydsning		1.700				1.700	1.700*
Anlægsudgifter i alt	1.100	1.700				2.800	2.800*
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab			15	15	15	45	
Afledte serviceudgifter i alt			15	15	15	45	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget november 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da alle anlægsmidlerne er stjernemarkerede.

Bydel og adresse

Bydækkende						
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag 1

Illustration af den foreslåede løsning





TM40 Byrumsmidler og bynatur i Skybrudspakke 2017 og 2018



Baggrund

Der er i forbindelse med fire kommende skybrudsprojekter et ekstraordinært potentiale for at skabe værdifulde byrum til gavn for byen i tilknytning til projekterne. Realisering af potentialet forudsætter, at der afsættes budgetmidler i tilknytning til den takstfinansiering, som dækker vandhåndteringen i de enkelte projekter.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder fire projekter:

1. Hans Tavsens Park og Korsgade

Hans Tavsens Park og Korsgade ligger i det udsatte byområde Nørrebro, jf. Politik for Udsatte Byområder (Borgerrepræsentationen den 22. juni 2017). Projektet er en del af skybrudssikringen af Nørrebro og består af en forsinkelsesplads i Hans Tavsens Park og en skybrudsvej på Korsgade, der leder vand fra parken ned til de Indre Søer og renser det i to grønne bassiner på vejen.

I kvarterplanen for Områdefornyelsen Indre Nørrebro, der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 8. september 2014, er der afsat 7,3 mio. kr. til at udvikle og medfinansiere indsatser omkring Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade. For at opnå synergi med skybrudsplanen har Områdefornyelsen Nørrebro indarbejdet de lokale ønsker til fornyelse. Projektet vil derfor kunne løfte området i væsentlig grad og i overensstemmelse med lokalområdets interesser. Forslaget er blevet præmieret i efteråret 2016 af Nordisk Ministerråd for sin evne til at kombinere teknisk, designmæssig og social innovation. Projektet består af følgende:

1.a Hans Tavsens Park

Hans Tavsens Park er i dag et lokalt mødested med mange brugere. Det er også et af de få grønne områder på Indre Nørrebro. Skybrudssikringen indebærer, at parken bliver sænket $\frac{1}{2}$ - 1 meter i hele sin udstrækning, for at kunne tilbageholde de forventede 18.000 m³

skybrudsvand. Selvom det forventes, at der er mulighed for at genetablere nogle af de eksisterende funktioner i parken (boldbaner, legeplads, stier, bænke, osv.) inden for skybrudsprojektets budget alene, så vil brugsværdien af visse funktioner blive forringet og uden byrumsmidler vil det ikke opleves, at området har fået det byrumsmæssige løft, der indgår som en væsentlig del af kvarterplanen for Områdefornyelsen Indre Nørrebro. Med dette projekt indrettes parken i en ny terrasseret form, så den både fungerer som et teknisk regnvandsanlæg og bliver bedre i stand til at opfylde kvarterets behov for boldbaner, legepladser og rolige opholdsrum. Dermed får parken en større brugsværdi for en bredere målgruppe i en større del af året.

1.b Hans Tavsens Gade ved Blågård Skole og Nørrebro Park Skole

Der er et stort lokalt ønske om at skabe en bedre sammenhæng mellem parken, de to tilstødende folkeskoler og parkens bemandede legepladser. Blågård Skole har bygninger på begge sider af Hans Tavsens Gade, og gaden er derfor lige så meget en skolegård, som den er et transitrum. Udearealerne omkring skolerne skal, ud over at være sikre skoleveje, understøtte kommunens vision om den åbne skole, hvor skolen gør brug af nærområdets faciliteter, fx til udendørs undervisning, og hvor også de offentlige arealer danner ramme om høj faglighed og trivsel. Byrumsprojektet i dette budgetnotat kan opnå de største effekter og synergimuligheder i koordination med Børne og Ungdomsforvaltningens budgetønske om øget kapacitet. Ved at etablere nye udendørs læringsrum i forbindelse med at Hans Tavsens Gade bliver skybrudssikret, vil projektet give kapacitet til skolerne og samtidig blive en ny grøn rygrad i kvarteret, der styrker den sociale sammenhængskraft.

1.c Korsgade

På Korsgade vil en investering i byrumsforbedringer understøtte Teknik- og Miljøforvaltningens mål om at omdanne gråt byrum til grønt, når der laves skybrudssikring. Den hydrauliske løsning indeholder en åben og permanent våd vandrende fra Hellig Kors Kirken til Peblinge Sø. Byrumsmidler vil give mulighed for at etablere bænke og grønne pladser langs renden og dermed mulighed for ophold og byliv i en ellers grå og ensartet gade. På Askovgårdens Plads og på pladsen ved Korsgadehallen kan byrumsmidler bidrage til at løfte brugbarheden, så pladserne fremstår som grønne opholdsrum. Desuden vil en bearbejdning af byrummet på Askovgårdens Plads give bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for cyklister, så Korsgade bliver en sikker skolevej til Blågård Skole. Det forventes, at der skal nedlægges 20 parkeringspladser i Korsgade (blå zone). Heraf forventes syv parkeringspladser at kunne reetableres i området.

2. Karens Minde Aksen

Karens Minde Aksen ligger i det udsatte byområde Vesterbro/Kgs. Enghave. Skybrudsprojektet indgår i skybrudsplanen for København Vest, og er en forsinkelsesplads, der forventes at skulle tilbageholde og lede 15.000 m³ vand, gennem kvarterets grønne kile.

I Kvarterplanen for Områdefornyelse Sydhavnen vedtaget af Borgerrepræsentationen den 26. marts 2015 er der afsat 5,1 mio. kr. til at udvikle og medfinansiere et byrumsprojekt for Karens Minde Aksen, herunder også midler til at udvikle Karens Minde Visionen.

En sammenhængende grøn forbindelse fra Sjælør Station, gennem kvarteret og helt ud til Sydhavns Tippen har et stort potentiale i synergi med skybrudsprojekterne. Forbindelsen

krydser Mozartsvej, hvor der er et spirende handelsliv, der yderligere vil styrkes. Den grønne forbindelse vil kunne skabe fornyelse af parken omkring Karens Minde, som i dag er nedslidt og utryk og præget af banderelaterede konflikter. Her mangler parkbelysning, som vil kunne løfte området til københavnerstandard og gøre det trygt for alle at færdes her. De eksisterende kvaliteter som Troldeeskoven og Børnenes Dyremark kan styrkes yderligere, og generelt vil projektet løfte områdets rekreative potentiale ved at skabe mere og bedre bynatur. Med omdannelsen får området en større variation i beplantningen i form af flere forskellige træer, buske, græsser med videre. Samtidig begrønnes Mozartsvej og Wagnersvej, som krydser den grønne kile. Karens Minde Aksen og kulturhuset, og områdets grønne herlighedsværdier, vil kunne tiltrække endnu flere beboere fra det ”nye” Sydhavnen og dermed styrke sammenhængen i et større byområde.

Områdefornyelsen Sydhavnen har, for at opnå synergi med skybrudsplanen, forberedt projektet sammen med lokale borgere og aktører, herunder også Kultur- og Fritidsforvaltningen, gennem visionsarbejde det sidste halve år. Dette arbejde fortsætter i efteråret 2017, blandt andet afprøves midlertidige eksperimenter i form af grønt udebibliotek, belysning og skiltning, børnebyrum samt byrum for udsatte unge.

Karens Minde og området omkring er i dag Sydhavnens centrum for kultur og et grønt åndehul i bydelen. Skybrudsprojektet vil indebære, at en stor del af området skal sænkes for at kunne tilbageholde op til 15.000 m³ vand. Dette budgetønske vil muliggøre fornyelsen af udearealerne, så de både kan fungere som teknisk regnvandsanlæg og samtidig bevare og forøge den rekreative brug af arealerne.

3. Kulbanevej

Projektet indgår i skybrudsplanen for København Vest, og er et forsinkelsesbassin med en volumen på 1.500 m³. Bassinerne ligger i Kulbanekvarteret, som de kommende år gennemgår en byudvikling, der vil løfte kvarteret markant. Det er derfor essentielt, at bassinerne ikke efterlades som tekniske anlæg, men bliver en aktiv og positiv del af denne byudvikling.

Projektet vil med byrumsmidler blive et nyt læringsrum, hvor bynatur, biodiversitet og grønne forbindelser giver skoler og beboere i det udsatte byområde et fælles trygt mødested, der lægger op til leg og læring. Udviklingen og realiseringen vil ske i tæt samarbejde med områdets beboere og Ungeparlamentet, der er et samarbejdsprojekt mellem Områdefornyelsen Kulbanekvarteret og Lykkebo Skole. For at skabe en tryk adgang til projektområdet anlægges en simpel grøn overgang over Kulbanevej for at sammenbinde området og den kommende park.

Projektet har desuden potentialet til at blive et grønt bindeled mellem Vigerslevparken, Kulbaneparken og den nye bydel på Grønttorvet. Dette styrkes ved at udvikle projektet i synergi med områdefornyelsens kommende udviklingsplan, der skal sikre bedre sammenhæng og mobilitet på tværs af Kulbanekvarteret.

Som et tillægsvvalg er der mulighed for at understrege de grønne forbindelser i kvarteret ved at plante omkring 60 træer langs Kulbanevej, som en del af strategien om 100.000 træer.

4. Fredens Park

Fredens Park ligger på Østerbro på grænsen til Nørrebro Campusområde. Projektet er en del af skybrudssikringen på Nørrebro og Østerbro, hvor Fredens Park er udlagt som en forsinkelsesplads. I parken skal der forsinkes regnvand fra 16 opstrøms skybrudsprojekter, og der forventes etableret et cirka 6.000 m³ stort bassin i parken med tilhørende renselement før regnvandet ledes videre til Sortedams Sø.

Parken ligger langs Fredensgade med en tæt trafik af biler, busser og cyklister, og er samtidig en del af en grøn forbindelse mellem Fælledparken og Søerne. Fredens Park skal være en regnvandspark, hvor bynatur og rekreation kobles tæt til parkens nye funktion som forsinkelsesbassin og renseanlæg. Projektet vil med byrumsmidler kunne tilbyde natur til byen, styrke den grønne forbindelse mod Søerne og skabe koblingspunkter i form af overgange, mødesteder, aktiviteter og sammenhæng til den nærliggende boligbebyggelse, til søerne og til Nørrebros Campusområde. Etablering af en skovkant mod Fredensgade kan fungere som værn mod støj og luftforurening.

Beplantning trækkes med ind i parken og sammen med forsinkelses- og renselementer vil beplantning medvirke til at skabe forskellige typer af landskabsrum. Vegetation skal i så høj grad som muligt være en del af parkens hydrauliske funktion, samtidig med at den tilbyder naturoplevelser. Parkens opbygning og fremtidige plejeplan skal vægte læring og erfaringsopbygning som kobling af naturens udvikling med hydrauliske hensyn.

Overordnede målsætninger og effekter

Projekterne understøtter målsætningerne fra Fællesskab København om, at københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum, og at 90 % af københavnernes er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret i 2025.

Derudover indgår flere af projekterne i eksisterende områdefornyelser og bidrager således til målsætningerne om at løfte Københavns udsatte byområder, jf. Politik for Udsatte Byområder. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 105,7 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 88,1 mio. kr. i perioden 2018-2021. Med nærværende budgetønske tilvejebringes den resterende anlægsøkonomi på 80,4 mio. kr. Se bevillingstekniske oplysninger for detaljer om medfinansiering. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2019, 0,3 mio. kr. i 2020, 0,5 mio. kr. i 2021, 2,9 mio. kr. i 2022 og 2023 samt 4,0 mio. kr. årligt fra 2024 og frem (1,3 mio. kr. til Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade og Korsgade, 1,3 mio. kr. til Karens Minde Aksen, 0,3 mio. kr. til Kulbanevej samt 1,08 mio. kr. til Fredens Park fra 2024 og frem). Der er desuden et provenutab forbundet med projektet i Korsgade på 0,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projekterne forventes ibrugtaget i december 2019, december 2021 og december 2023.

Table 1 – Overview of desired activities on all management areas

Activities in the proposal <i>(1,000 kr. – 2018 p/l)</i>	Management area	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade	Anlæg	500	1.500	1.500	14.358	8.915			26.773
Vedligeholdelse og afledt drift – Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade	Service					108	1.300	1.300	2.708
Karens Minde Aksen	Anlæg	500	1.500	1.500	13.444	8.282			25.226
Vedligeholdelse og afledt drift – Karens Minde Aksen	Service					108	1.300	1.300	2.708
Kulbanevej	Anlæg		700	6.173					6.873
Vedligeholdelse og afledt drift - Kulbanevej	Service			81	325	325	325	325	1.381
Fredens Park	Anlæg		600	1200	1200	6.175	6.175	6.173	21.523
Vedligeholdelse og afledt drift – Fredens Park	Service								
Expenditures in total		1.000	4.300	10.454	29.327	23.913	9.100	9.098	87.192

It is expected that when carrying out the relevant task, requirements will be made for private suppliers to employ practitioners.

Risk assessment

Generally for the four projects in this budget note, it applies that they only concern byrumsmidlet to the projects. But the projects also contain a skybrudsdel (co-financing). Co-financing of each project will increase the overall economy for the project and this will affect the timeline for the project and the distribution of economy over the years. At the current time, clarification of the final co-financing part of the project and therefore the co-financing part of the project is written in as a risk factor.

1. Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade

The overall risk assessment is that the construction project is complicated, and therefore 15 % of the construction costs will be unforeseen expenses.

As Hans Tavsens Park is subject to a functional preservation, and built on an old pest churchyard, there is a risk that the handling of the project will be delayed. To avoid this risk, the Technical and Environmental Management will start a dialogue with Copenhagen's Bymuseum and other relevant hearing-entitled organizations about the project.

There are also a number of factors for the skybrudsprojektet, which can influence the project's timeline and economy. It is a precondition for the project, that an application for a discharge of water to Peblinge Sø. This requires dispensation from the preservation regulations and for that, to avoid the risk of delay, the Technical and Environmental Management will cooperate with HOFOR and Rambøll to start a dialogue with the Preservation Committee.

The Rensbassin at Korsgadehallen is on an area, which FSB owns, and there is still no agreement on the establishment of the project. To reduce the risk that the project is delayed, if no agreement is made, the management's advisor is conducting an investigation of alternative locations for the Rensbassin.

Den foreløbige dialog med lokalområdet har vist, at de lokale borgere og aktører har et stærkt ejerskab til området. Der er en risiko for at et skybrudsprojekt uden byrumsmidler og borgerinddragelse vil møde meget stor lokal modstand. Områdefornyelsen er med til at sikre, at det stærke ejerskab bliver en del af løsningen, og at projektet forankres lokalt.

2. Karens Minde Aksen

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

De væsentligste risici i projektet ligger i at få afklaret forholdene omkring skybrudsløsningens konkrete udformning. For at imødegå denne risiko er der etableret en projektgruppe med relevante faggrupper fra Teknik- og Miljøforvaltningen og HOFOR.

Den foreløbige dialog med lokalområdet, har vist at de lokale borgere og aktører har et stærkt ejerskab til området. Der er en risiko for at et skybrudsprojekt uden byrumsmidler og borgerinddragelse vil møde meget stor lokal modstand. Områdefornyelsen er med til at sikre at det stærke ejerskab bliver en del af løsningen og at projektet forankres lokalt.

Dele af området er ejet af Københavns Ejendomme, og der skal findes en løsning på hvordan området skal driftes i fremtiden, dette gælder både skybrudsprojektet og byrumsprojektet.

3. Kulbanevej

Projektet vurderes at være et relativt ukompliceret anlægsprojekt. Der afsættes derfor 8 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Forsinkelsesbassinet er afhængig af HOFORs anlæggelse af regnvandsbassinet, hvorfor eventuelle forsinkelser i HOFORs projekt vil påvirke anlæggelsen af forsinkelsesbassinet.

Der er fysiske forhold i området, der kan være med til at komplicere projektet. Der er pt. dialog mellem HOFOR og CSC for at afklare hvorvidt CSC har et fiber-kabel liggende på tværs af projektområdet. Derudover indeholder arealet områder med jordforurening, hvilket dog forventes at blive håndteret som en del af medfinansieringsprojektet.

På arealet hvor forsinkelsesbassinet skal anlægges står der i øjeblikket containere, der er ejet af Amager Ressourcecenter. Der er opstartet en dialog med Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen om en ny placering. Arealet ejes af KEID.

4. Fredens Park

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

På nuværende tidspunkt er der uafklarede forhold om parkens hydrauliske kapacitet, da parken indeholder en række store forsyningsledninger, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi. Der er igangsat undersøgelser af Fredenspark og hele Nørrebros vandoplands hydrauliske sammenhæng for at kunne afklare oplandets kapacitetsmuligheder i en sammenhæng. Undersøgelsen forventes afsluttet i løbet af juni 2017.

Anlæggelse af et forsinkelsespark vil blandt andet tage udgangspunkt i Udviklingsplanen for Fredenspark for at imødekomme ønsker fra områdets interessenter, som vil blive inddraget i projektudviklingen sammen med Lokaludvalgene og lokalområdet. Byrumsmidler skal blandt andet medvirke til at imødekomme Fredensparks Udviklingsplan.

Bevillingstekniske oplysninger

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 88,1 mio. kr. i perioden 2018-2021. Med nærværende budgetønske tilvejebringes den resterende anlægsøkonomi på 80,4 mio. kr. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2019, 0,3 mio. kr. i 2020, 0,5 mio. kr. i 2021, 2,9 mio. kr. i 2022 og 2023 samt 4,0 mio. kr. årligt fra 2024 og frem (1,3 mio. kr. til Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade og Korsgade, 1,3 mio. kr. til Karens Minde Aksen, 0,3 mio. kr. til Kulbanevej samt 1,08 mio. kr. til Fredens Park fra 2024 og frem). Der er desuden et provenutab forbundet med projektet i Korsgade på 0,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

I kvarterplanen for Områdefornyelsen Indre Nørrebro afsattes 4,5 mio. kr. til anlæg af Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade og Korsgade. I kvarterplanen for Områdefornyelsen Sydhavnen afsattes 3,0 mio. kr. til anlæg af Karens Minde Aksen. I kvarterplanen for Kulbanekvarteret er der afsat 0,2 mio. kr. til anlæg af Kulbanevej.

Tabel 2 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
<i>Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade</i>									
- Projektering	500	1.500	1.500	750	750			5.000	5.000*
- Udførelse				13.608	8.165			21.773	
<i>Karens Minde Aksen</i>									
- Projektering	500	1.500	1.500	1.100	700			5.300	5.300*
- Udførelse				12.344	7.582			19.926	
<i>Kulbanevej</i>									
- Projektering		700	1.055					1.755	1.755*
- Udførelse			5.118					5.118	5.118*
<i>Fredens Park</i>									
- Projektering		600	1.200	1.200	667	667	666	5.000	5.000*
- Udførelse					5.508	5.508	5.507	16.523	
Anlægsudgifter i alt	1.000	4.300	10.373	29.002	23.372	6.175	6.173	80.395	22.173
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
<i>Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade</i>									
- Vedligehold og afledt drift					108	1.300	1.300	2.708	
<i>Karens Minde Aksen</i>									
- Vedligehold og afledt drift					108	1.300	1.300	2.708	
<i>Kulbanevej</i>									
- Vedligehold og afledt drift			81	325	325	325	325	1.381	
<i>Fredenspark</i>									
- Vedligehold og afledt drift									
Afledte serviceudgifter i alt			81	325	541	2.925	2.925	6.797	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>									
<i>Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade</i>									
- Provenutab					108			108	
Afledt servicemåltalseffekt i alt					108			108	

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

Tabel 3 – Tidsangivelse Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade
Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2020 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Tabel 4 – Tidsangivelse Karens Minde Aksen

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2020 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Tabel 5 – Tidsangivelse Kulbanevej

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2019 og ibrugtaget december 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Tabel 6 – Tidsangivelse Fredens Park

Anlægsprojektet forventes igangsat i december 2021 og ibrugtaget i december 2023.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	December 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2023

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kun Kulbanevej kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)									
Bispebjerg	X	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	X	Valby	X	Amager Øst	
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	

Bilag

- Bilag 1: Kort over projektområdet Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade.
- Bilag 2: Nørrebrosjælen
- Bilag 3: Kort over projektområdet Karens Minde Asken
- Bilag 4: Karens Minde Visionen
- Bilag 5: Kort over projektområdet Kulbanevej



TM35 Smedetoften: Tryghedsfremmende byrum



Baggrund

Smedetoften har i mange år været et af de mest utrygge områder i det særligt udsatte byområde Bispebjerg/Nordvest. Hashhandel på hjørnet af Smedetoften og Birkedommervej kombineret med nedslidte, mørke og funktionsløse udearealer ved Klub Smedetoften har skabt et utrygt lokalt miljø. Borgerrepræsentationen vedtog den 22. september 2016 Kvarterplan for Områdefornyelse Nordvest. Her blev der afsat 7,0 mio. kr. til byrum ved Smedetoften, hvoraf 5,5 mio. kr. bruges på anlæg (Se bilag 1). Dette budgetønske tilvejebringer den resterende finansiering, så Smedetoften kan omdannes til en tryk lokal forbindelse og nyt centralt byrum, der samler alle naboer i den nordlige del af Nordvest. Denne vision bygger videre på tankerne i 'Strategiplan Bispebjerg – Byens Grønne Bakke', som er udviklet i samarbejde mellem Københavns Kommune og tre almene boligforeninger om udvikling af Nordvest på tværs af matrikler og investeringer frem til 2021 (se bilag 2).

Indhold

Byrummet omkring Klub Smedetoften fremstår i dag trist, nedslidt uden funktioner og derfor også med beskedent liv. Københavns Kommune har siden 2014 afsat 9,2 mio. kr. til at indrette klubtilbud i Smedetoften 14 som supplement til fritidsklubfaciliteter i Smedetoften 12, der blev åbnet i 2013. Med dette budgetønske tilvejebringes de fornødne anlægsmidler på 10,7 mio. kr. for at byrummet kan opnå det fulde trygheds- og fællesskabsfremmende potentiale. Budgetønsket består af to dele:

1. Der skabes et åbent, multifunktionelt lokalt og urbant torv på det 3.500 m² store asfalterede udeareal, der i dag ligger gemt bag ungdomsklubbens bygninger på Smedetoften 12 og 14 samt 3B's AlmenBolig+ bebyggelse. Torvet skal skabe rammer for et positivt og aktivt ungeliv i dag- og aften timerne, og markedsplads, fællesspisning, lokal byhave samt øvrige sociale aktiviteter i kvarteret i weekender. På pladsen bag klubben forventes etableret stiforbindelse, byhave med bærbuske, lege- og bevægelsesarealer, scene, stillezoner med hyggelokke, siddemøbel og grill-område til fællesspisninger. Taget på et garageanlæg omdannes til opholds- eller bevægelsesaktiviteter. På udvalgte steder forventes vejarealet opgraderet, så der opstår en lille pladsdannelse og utrygge kroge fremstår lyse og inviterende. Der arbejdes med tryghedsfremmende og adfærdsregulerende belysning. En til fire parkeringspladser på gadeplan fjernes og omdannes til grønne lommer, hvis parkeringspladserne kan reetableres i området. Der fældes ingen træer.

2. Vejstrækningen Smedetoften på 150 meter mellem Birkedommervej og Rentemestervej udvikles til et sammenhængende byrumsforløb, der åbner det kommende torv mod det tilstødende villakvarter og de nærliggende udsatte almene bebyggelser. Når torvet åbnes og vejstrækningen udvikles, vil Smedetoften skabe en tryk, intern forbindelse mellem kvarterets destinationer: BIBLIOTEKET, Rentemestervej, Utterslev Torv, Utterslev Skole, Degnestavnens Legeplads og Bispebjerg Kirkegård.

Ungdomsklubben integreres i omgivelserne, så den understøtter et stærkt og åbent ungemiljø med høj grad af voksenkontakt og naturlig overvågning. Mure, der i dag afgrænser klubben, brydes ned, så byrummet inkluderer tilstødende veje, grønne parkeringslommer samt arealer foran områdets erhvervsdrivende. Herved øges tryghed, byliv, trafikikkerhed, samtidig med at bløde trafikanter prioriteres, som efterspurgt af borgere og lokaludvalg ved tre større borgermøder i området, afholdt i foråret 2016 efterfulgt af styregruppemøder og borgerdialog.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 90 % af københavnere er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret samt, at turene gennem byen skal være trygge og inspirerende.

I Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse fra 2016 er Bispebjerg udpeget som en af de mest utrygge bydele i byen. Dette projekt øger trygheden i kvarteret ved at medtænke kriminalpræventive løsninger i udviklingen af byrummet, øget byliv og naturlig overvågning. Byrummet skabes i et socialt innovationsforløb med kvarterets forskellige erhverv, samt beboer- og brugergrupper. Forløbet styrker de unges medborgerskab og udviklingen af et stærkt lokalt fællesskab. Smedetoften bliver et eksempel på visionen om København som en blandet by med liv, kant og ansvar, hvor kvarterets mangfoldige gruppe af borgere og brugere tager fælles ansvar for kvarterets udvikling og liv.

Projektet synliggør Bispebjergs store bynaturmæssige kvaliteter og bidrager til en grønnere by ved at etablere grønne træk, der styrker forbindelsen til kulturinstitutioner, Utterslev Skole og Bispebjerg Kirkegård.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 19,4 årsværk, hvilket er inkl. de 5,5 mio. kr. fra Kvarterplan for Områdefornyelse Nordvest (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 16,2 mio. kr. i perioden 2017-2021. Med nærværende budgetønske tilvejebringes den resterende anlægsøkonomi på 10,7 mio. kr. I kvarterplanen for Områdefornyelsen Nordvest er der afsat 5,5 mio. kr. til anlæg af byrum ved Smedetoften. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2020 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet ibrugstages i etaper med første etape i juli 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Byrum ved Smedetoften	Anlæg		400	960	7.330	1.970	10.660
Afledt drift	Service				460	920	1.380
Udgifter i alt			400	960	7.790	2.890	12.040

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den eksterne entreprenør skal beskæftige praktikanter. Det vil ske sammen med områdets boligsociale indsats, der understøtter udsatte unge i at komme i job og uddannelse.

Risikovurdering

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

Der er på nuværende tidspunkt følgende uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi.

En del af projektområdet er privat fællesvej. Der er indledt dialog mellem grundejerne herunder boligorganisationen fsb, vejlaug for tilstødende ejerforening, AlmenBolig + og Irma, som alle er positive over for projektet. Der skal indgås en aftale med områdets grundejere om, at projektet kan gennemføres på deres arealer, ligesom der skal indgås aftale om et driftsfællesskab til driften af det færdiganlagte anlægsprojekt.

Driftsfællesskabet vil understøtte et sammenhængende og velfungerende byrum, men er ikke en betingelse for realisering af byrummet. Såfremt der ikke kan opnås enighed omkring fremtidig drift, kan projektets væsentligste dele, der er beliggende på kommunal matrikel, fortsat realiseres.

Der er ligeledes en risiko forbundet med, at projektet gennemføres i et udsat byområde, hvor der erfaringsmæssigt kan forekomme øget risiko for hærværk og ofte gennemføres en mere omfangsrig borgerinddragelse, hvilket ligeledes kan påvirke økonomi og tidsplanen.

NIRAS og EKJ Rådgivende Ingeniører A/S har foretaget orienterende forureningsundersøgelser. Jorden er ren på dele af arealet, mens jorden på øvrige arealer er lettere forurenede (se bilag 3). Anslåede udgifter til håndtering af dette er indregnet i anlægsudgifterne.

Udover den orienterende forureningsundersøgelse er der ikke foretaget tekniske forundersøgelser, så der er en usikkerhed i forhold til eksisterende ledningsforhold, hvilket kan få indflydelse på økonomi og tidsplan.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 16,2 mio. kr. i perioden 2017-2021. Med nærværende budgetønske tilvejebringes den resterende anlægsøkonomi på 10,7 mio. kr. I kvarterplanen for Områdefornyelsen Nordvest er der afsat 5,5 mio. kr. til anlæg af byrum ved Smedetoften. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2020 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet ibrugstages i etaper med første etape i juli 2020.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 pr/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		400	960	1.470	370	3.200	3.200*
- Udførelse				5.860	1.600	7.460	
Anlægsudgifter i alt		400	960	7.330	1.970	10.660	3.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift				460	920	1.380	
Afledte serviceudgifter i alt				460	920	1.380	

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

Tabel 3 - Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat marts 2020 og ibrugtaget løbende frem til april 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til april 2021

Bydel og adresse

Bispebjerg	X	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro		Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Smedetoften

Tidligere afsatte midler

Der blev i budget 2014 bevilget 9,2 mio. kr. til renovering af bygningen Smedetoften 14 og etablering af nye klubpladser.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			9.200				
Afsatte midler i alt			9.200				

Henvisninger

Kvarterplan for Områdefornyelsen Nordvest 2016:

Rummer områdefornyelsen projekt for Smedetoften:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1579

Udviklingsplan for Bispebjerg/Nordvest 2012:

Udgør foranalysen af udfordringer, potentialer og mål for indsatser i området:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/950_7Xs9f6lsBh.pdf

Udviklingsplan for Bispebjerg/Nordvest 2014:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/ec0a54c0-3309-4df1-a36d-9452a3de03a2/dcbfffb3-fa44-48f6-b0cc-9e642c560192/Attachments/11339804-11918677-1.PDF>

Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse fra 2016

<http://tryghedsundersogelsen.kk.dk/>

Bilag

Bilag 1. Kvarterplan for Områdefornyelse Nordvest. Se første henvisning herover.

Bilag 2. Masterplan Bispebjerg, herunder projektforslag for Smedetoften

Bilag 3. Notat vedr. jordforurening.

Bilag 4. Kort over projektområdet Smedetoften



TMI32 Bemandet legeplads i Kulbanekvarteret



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om anlæggelse af en bemandet legeplads i Kulbanekvarteret. Det er kun én af Københavns kommunes 26 bemandede legepladser, som er placeret i bydelen Valby. Den ligger i Valbyparken i et område med en mindre udsat befolknings sammensætning en resten af bydelen. En bemandet legeplads i Kulbanekvarteret kan derfor tilgodese en anden og mere udsat del af Valby.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår at anlægge en bemandet legeplads på det areal, som i løbet af 2018 skal blive til Kulbaneparken ifølge Kvarterplan for Områdefornyelsen Kulbanekvarteret vedtaget af Borgerrepræsentationen den 22. september 2016. Legepladsen skal kunne rumme mange brugergrupper i løbet af døgnet herunder børn og unge om dagen og fritidsgrupper for voksne om aftenen. Legepladsen vil bestå af et permanent pavillonbyggeri på 120 kvadratmeter med personale, lege- og mødefaciliteter indenfor samt adgang til toilet indefra og udefra. Der etableres et afgrænset areal på ca. 1.000 kvadratmeter til basislegeredskaber i nærheden af bygningen, da det øvrige område med fordel kan integreres i parken. Legepladsen foreslås bemandet med to pædagoger og to pædagogmedhjælpere, hvilket er den bemanning, forvaltningen har bedst erfaringer med i et udsat byområde som Kulbanekvarteret. Desuden skal der i etableringsfasen afsættes midler til projektledelse af et halvt års varighed.

Synergi med Områdefornyelsens parkprojekt i 2018

Arealet, hvor den kommende Kulbanepark skal ligge, er karakteriseret ved at være et stort og aflangt jordareal, som afskærer boligområderne fra hinanden. Jordarealet dækker over en nyanlagt jernbanetunnel til højhastighedsforbindelsen København-Ringsted. I efteråret 2017 anlægges Banedanmark to stier på tværs af arealet, som skal overdrages til Københavns Kommune, og udvikles til Kulbaneparken. Områdefornyelsen Kulbanekvarteret igangsætter samtidig et program for parken med faciliteter, der bl.a. kan skabe et første nyt mødested for området herunder motionsfaciliteter, udekøkken og dyrkning/nyttehaver. Områdefornyelsen finansierer etableringen af et basis parkanlæg og vil derudover søge offentlig og privat medfinansiering, således at parkprojektet kan skaleres i indhold og udformning afhængigt af, om der opnås ekstern medfinansiering. I første halvår af 2018 vil et rådgiverteam udarbejde et konkret koncept for parken. Med opstart af en bemandet legeplads i Kulbaneparken i 2018, vil der være en unik mulighed for at etablere aktiviteter og tilbud til områdets børn på et tidligt tidspunkt.

Legeplads i to trin

For at imødekomme behovet for en bemanded legeplads og et mødested i området så hurtigt som muligt foreslår forvaltningen, at en del af legepladsen sættes op i løbet af sommeren 2018 og tages i brug herefter. Den første del vil bestå af tre pavilloner, der bygges sammen til en sammenhængende legepladsbygning, der skal være permanent del af den færdige legeplads. Pavillonerne forventes at kunne tages i brug i september 2018. Den sidste del af legepladsen, det vil sige en udendørs legeplads, der anlægges med underlag og fastgjorte legeredskaber, vil stå færdig med udgangen af 2019

I den midlertidige periode fra pavillonbygningerne er anlagt (september 2018) til færdiggørelsen af de udendørs arealer (ultimo 2019), vil legepladsen kunne tilbyde mange forskellige legeaktiviteter både inde og ude. Legepladsens udendørs faciliteter vil i den midlertidige fase bestå af flytbare elementer, herunder eksempelvis en bålplads, en mobil boldbane og forskellige legeredskaber, der kan flyttes ind og ud.

Forvaltningen foreslår, at legepladsen har fuld bemanning fra begyndelsen, så brugerne tilbydes de samme udvidede åbningstider med aften- og weekendåbent i sommersæsonen, som gælder for alle bemandede legepladser (pr. 1. maj 2017)..

Overordnede målsætninger og effekter

En bemanded legeplads i Kulbanekvarteret vil medvirke til udviklingen af et mere trygt og aktivt lokalmiljø og understøtter dermed mål i 'Politik for Udsatte Byområder'. Projektet vil konkret medvirke til realiseringen af et hovedtema i Områdefornyelsen Kulbanekvarterets kvarterplan, nemlig 'Udvikling af mødesteder i Kulbaneparken'. Kulbanekvarteret i Valby er et udsat byområde, som beboere i området beskriver som utrygt. Der mangler blandt andet kulturelle tilbud og mødesteder for børn og på tværs af generationer. Kvarteret er særdeles børnerigt (16 % af beboerne er mellem 6-17 år). Kvarteret har i dag to mindre ubemandede legepladser, hvoraf den ene er placeret i en lokal bebyggelse og opfattes som privat, og derfor ikke fungerer som fælles samlingssted for kvarterets børn. Også de større børn og unge mangler udendørs udfoldelsesmuligheder, og et tilbud om forskellige aktiviteter sammen med voksne, da en stor del af kvarterets børn og unge over 10 år ikke har noget klubtilbud.

En bemanded legeplads vil være et vigtigt udgangspunkt for en opblomstring af aktiviteter i området for både børn og unge, men også familier og andre beboere. Den vil også være med til at sikre en kontinuitet i de lokale aktiviteter og initiativer, når Områdefornyelsen Kulbanekvarteret lukker ned i 2021.

Endelig understøtter en bemanded legeplads i Kulbanekvarteret flere af målsætningerne i Fællesskab København, herunder at flere københavnere opholder sig mere i byens rum, at de fleste københavnere oplever et levende og varieret lokalområde samt god mulighed for at involvere sig lokalt.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 9,0 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,9 mio. kr. i 2018-2019. Anlægsmidlerne rummer udgifter til køb og etablering af tre pavilloner (af 40 kvadratmeter) herunder tilslutning til kloak, el og vand. Derudover indbefatter anlægsudgifterne en udendørs legeplads på ca. 1.000 kvadratmeter. I anlægsperioden er der behov for at afsætte midler til projektledelse i et halvt år til koordinering og implementering af legepladsen og lokal

inddragelse. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,6 mio. kr. i 2018 og 3,0 mio. kr. i 2019. Derefter vil der være en årlig afledt drift på 2,9 mio. kr. fra 2020 og frem. De afledte årlige driftsudgifter dækker bygningsvedligehold, drift af legepladsområde, personaleudgifter og pædagogisk drift. Projektet forventes ibrugtaget fra september 2018 (den midlertidige legeplads) til december 2019 (den permanente legeplads).

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Bemandet legeplads i Kulbanekvarteret	Anlæg	3.000	4.900				7.900
Afledt drift	Service	1.575	3.000	2.850	2.850	2.850	13.125
Udgifter i alt		4.575	7.900	2.850	2.850	2.850	21.025

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsmkostningerne til uforudsete udgifter ved anlæg af den udendørs legeplads såvel som pavillonbygninger. Jordbundsforhold på grunden er forholdsvis ukendt, hvilket erfaringsmæssigt kan føre til merudgifter. Banedanmark har allerede fjernet forurenede jord på området og afslutter nu deres del med etablering af et 20 cm muldunderlag. Det afsluttes i oktober 2017 og forventes ikke at skabe forsinkelser.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsgudgifter på i alt 7,9 mio. kr. i 2018 og 2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,6 mio. kr. i 2018 og 3,0 mio. kr. i 2019, hvorefter afledt drift årligt vil være 2,9 mio. kr. fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra september 2018 til december 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
- Projektering		1.000	500			1.500	1.500*
- Køb og etablering af 3 pavilloner inkl. tilkobling til kloak og el		2.000				2.000	2.000*
- Udførsel			4.400			4.400	4.400*
Anlægsudgifter i alt		3.000	4.900			7.900	7.900*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Løn		1.075	2.000	1.850	1.850	6.775	6.775
- Pædagogisk drift		50	100	100	100	350	350
- Vedligehold og afledt drift		450	900	900	900	3.150	3.150
Afledte serviceudgifter i alt		1.575	3.000	2.850	2.850	10.275	10.275

Tabel 3 – Tidsangivelse

Kulbanepark arealet fremstår som bar mark til overtagelse i efteråret 2017.

Anlægsprojektet forventes igangsat i samarbejde med Områdefornyelsens udvikling af et program for Kulbaneparken fra vinteren 2017/2018. Det forventes, at parkprogrammet er færdigt i forsommeren 2018, og at anlægsprocessen for den permanente legeplads dernæst kan begynde fra august 2018. Det forventes at den bemandede legeplads i den midlertidige form vil kunne tages i brug fra september 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra september 2018 til december 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da alle anlægsmidlerne er stjernemarkerede.

Bydel og adresse

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	X	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest		

Henvisninger

Kvarterplan for Områdefornyelsen Kulbanekvarteret:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1589



TMI82 Renovering og opgradering af Bellahøj friluftsscene



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om renovering og opgradering af Bellahøj friluftsscene.

Indhold

Friluftsscenen på Bellahøj i Bellahøjparken/Degnemosen blev indviet i 1954. Scenen er tegnet af landskabsarkitekt C. Th. Sørensen, og er et af de største permanente friluftsscenerum i København. Det omfattende brug har medført et stort slid, hvorfor budgetnotatet indeholder midler til renovering og opgradering af friluftsscenen. Lokaludvalget for Brønshøj-Husum udarbejdede i 2013 i samarbejde med en landskabsarkitektonisk rådgiver forslaget: Bellahøj Friluftsscene – Visionsplan 2013. Planen indeholder de fysiske ændringer og det renoveringsarbejde, der er nødvendigt for, at Bellahøj friluftsscene igen kan blive en attraktion i lokalområdet.

De nødvendige fysiske ændringer omfatter blandt andet forbedring af trapper, siddepladser og scenegulvet samt etablering af mulighed for overdækning af scenen og etablering af opbevaringsmuligheder for sceneudstyr.

Udover ønsket til en renovering og opgradering af friluftsscenen, nævner visionsplanen en række andre ønsker i forhold til blandt andet adgang og parkering samt arkitektur og teknik. Disse ønsker er ikke indeholdt i dette budgetnotat.

Overordnede målsætninger og effekter

Med den foreslåede renovering og opgradering vil scenen igen kunne tilbyde de faciliteter, der kan forventes af en moderne udendørsscene. Bydelen vil samtidig få tilført et stort aktiv, både for bydelens beboere, københavnere i øvrigt og byens gæster. Projektet kan også styrke det nærliggende udsatte byområde Bellahøjhusene, som hører under udviklingsplanen for udsatte byområder.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 7,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. årligt i 2019 og 0,1 mio. kr. fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Opgradering/genopretning af Bellahøj Friluftsscene	Anlæg		3.600	2.400			6.000
Afledt drift	Service			61	105	105	271
Udgifter i alt			3.600	2.461	105	105	6.271

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der skal søges om dispensation fra Fredningsnævnet, da parken er fredet. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at forslaget er i modstrid med fredningsdeklarationen og forventer derfor ikke, at der vil være udfordringer forbundet med at opnå en dispensation.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. årligt i 2019 og 0,1 mio. kr. fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		1.200				1.200	1.200*
- Udførsel		2.400	2.400			4.800	
Anlægsudgifter i alt		3.600	2.400			6.000	1.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			61	105	105	271	
Afledte serviceudgifter i alt			61	105	105	271	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave		Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	X	Vanløse	Amager Vest	

Henvisninger

Bellahøj Friluftsscene – Visionsplan 2013:

http://www.broenshoej-husumlokaludvalg.kk.dk/wp-content/uploads/2013/06/1652-Bellahoej-Friluftsscene_Visionsplan-endelig.pdf



TMI Trafikpakke Nørrebro



Baggrund

Formålet med budgetønsket er at afhjælpe trafikale udfordringer i Blågårdsgadekvarteret og i Guldbergsgade herunder at skabe gode forhold for bløde trafikanter. Samtidig hæves kvaliteten af byrummene, og der skabes gode forudsætninger for et varieret byliv.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder to delprojekter, som kan gennemføres sammen eller selvstændigt. Gennemføres begge projekter forstærkes den samlede effekt af initiativerne og bidrager til at mindske mængden af gennemkørende biltrafik i Blågårdsgadekvarteret og Guldbergsgade.

Delprojekt 1: Trafikplan Indre Nørrebro

Borgerrepræsentationen vedtog den 11. februar 2016 Trafikplan for Indre Nørrebro, der dækker Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret. Der ønskes udelukkende midler til realisering af tiltag i Blågårdsgadekvarteret, da realisering af trafikplanen i Rantzausgadekvarteret er finansieret i Overførselssagen 2012-2013, Budget 2015 og Overførselssagen 2014-2015. Blågårdsgadekvarteret afgrænses af Peblinge Sø, Nørrebrogade, Åboulevard og Kapelvej/Korsgade/Griffenfeldsgade. Med trafikplanen fredeliggøres kvarteret for gennemkørende biltrafik, hastigheden sænkes til 30 km/t, den ulovlige gennemkørsel i Stengades bussluse stoppes, der skabes bedre forhold for bløde trafikanter. Med tiltagene forventer forvaltningen, at biltrafikken reduceres med 2.000-3.000 daglige bilture. Trafikplanens hovedgreb er en ny trafikstruktur, der lukker kvarteret af for gennemkørende trafik. Fremover får kvarteret kun adgang til og fra Åboulevard, og ikke fra Nørrebrogade. Busslusen i Stengade rykkes tættere på Nørrebrogade, og to nye spærringer etableres i Slotsgade og på Peblinge Dossering. Derved undgås ulovlig kørsel uden om busslusen, ligesom de lokale gader i kvarteret undgår unødigt belastning. Med en fungerende bussluse kan gennemkørende biltrafik på tværs af kvarteret undgås.

Hastighedssænkningen til 30 km/t følges samtidig op med hastighedsdæmpende foranstaltninger som for eksempel vejbump, hævede flader og vejindsnævninger i Baggesensgade, Korsgade, Wesselsgade og på Blågårds Plads. Dette vil bidrage til øget sikkerhed og tryghed for eksempel på skolevejen Korsgade, og hvor Baggesensgade krydser gågaden Blågårdsgade. Wesselsgades vejspærring fjernes samtidig, og der etableres vejbump samt en hævet flade ved gadens legeplads. Endvidere omfordeles gadens parkeringspladser, så der opstår vigelommer. Disse tiltag vil samlet sikre lav fart og

et fortsat trygt miljø i gaden. Blågårds Plads får endvidere brolagte vejbump, der vil øge trafikikkerheden markant. Der køres ofte meget hurtigt på pladsen, hvilket især kan være farligt ved småbørnslegepladsen og biblioteket. Når Peblinge Dossering spærres, vil den nuværende trafik bortfalde og strækningens byrumspotentiale indfries gennem en opgradering til gågademiljø. Med trafikplanen plantes der nye træer i kvarteret, og der skabes bedre vækstbetingelser for eksisterende træer i forbindelse med vejændringer. Maximalt 15 parkeringspladser omplaceres indenfor trafikplanens område for at skabe en sikker trafikafvikling i for eksempel Wesselsgade og mere byliv på Peblinge Dossering.

Budgetønsket muliggør byrumsforbedringer, som defineres nærmere i dialog med gadens beboere i den planlagte borgerdialog.

Delprojekt 2: Trafiksanering i Guldbergsgade

Budgetønsket omhandler permanentliggørelse af delforsøg 1 af trafikforsøget i Guldbergsgade/Møllegade. Delforsøget har haft til formål at mindske den gennemkørende trafik ved at etablere højresvingsforbud fra Møllegade, samt bump på Møllegade og Guldbergsgade. En permanentliggørelse af delforsøget indebærer anlæg af otte asfaltbump og optimering af seks eksisterende bump på henholdsvis Guldbergsgade, Møllegade og Baggensgade samt opretholdelse af højresvingsforbuddet.

Budgetønsket udspringer af, at der i august 2016 blev igangsat et trafikforsøg i Guldbergsgade/Møllegade. Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemført en midtvejsevaluering af trafikforsøget. Denne viser, at den gennemkørende trafik i Møllegade/Guldbergsgade er reduceret, og at den samlede trafikbelastning i krydset Møllegade/Guldbergsgade er mindsket, som følge af de midlertidige bump og højresvingsforbuddet. På baggrund af midtvejsevalueringen anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at højresvingsforbuddet fra Møllegade ad Guldbergsgade fra sydlig retning opretholdes, og at de midlertidige vejbump erstattes af permanente vejbump for at gøre forsøget permanent. Projektet forventes ikke at have indflydelse på antallet af eksisterende parkeringspladser eller træer.

Overordnede målsætninger og effekter

Projekterne understøtter målsætningerne fra Fællesskab København om, at københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum, og at 90 % af københavnernes er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret i 2025, ved at strækningerne fredeliggøres.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 13,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2018, 0,45 mio. kr. i 2019 og 0,75 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Delprojekt 1 forventes ibrugtaget i maj 2019, mens delprojekt 2 forventes ibrugtaget i juni 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	I alt
Trafikplan Indre Nørrebro	Anlæg	400	4.306	5.500		10.206
Vedligehold og afledt drift – trafikplan Indre Nørrebro	Service			400	700	1.100
Trafiksanering i Guldbergsgade	Anlæg		750			750
Vedligehold og afledt drift – trafiksanering i Guldbergsgade	Service		25	50	50	125
Udgifter i alt		400	5.081	5.950	750	12.181

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

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

Risikovurdering

Trafikplan Indre Nørrebro

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Trafikplanens overordnede greb er udarbejdet i dialog med borgere i kvarteret, men den store debat under den politiske behandling viste, at der er behov for en opfølgende dialog med beboerne i de enkelte gader herunder beboere i Wesselsgade, som har udtrykt bekymring om ophævelsen af spærringen i Wesselsgade. Dette kan påvirke tidsplanen. Risikoen søges minimeret ved at gennemføre flere borgermøder med beboere i de berørte gader herunder Wesselsgade. Trafikplanen og valg af pullertløsning er godkendt af politiet.

Trafiksanering i Guldbergsgade

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlægsmæssigt er projektet relativt ukompliceret, da alle løsninger er kendte løsninger og der ikke forventes problemer med godkendelse af projektet ved politiet. Permanentliggørelsen af trafikforsøget forventes dog at kunne give anledning til dialog med beboere og Nørrebro Lokaludvalg. Lokaludvalget og beboere ønsker en fysisk spærring i krydset, men politiet kan ikke tillade dette, da det vil kunne give store problemer i forhold til sikkerheden i området, blandt andet ved udrykningssituationer. Dialogprocessen skaber dog en vis usikkerhed og den kan få indflydelse på projektets ibrugtagningstidspunkt, der er dog forsøgt taget højde for dette i projektets periodisering. Trafikløsningen er godkendt af politiet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2018, 0,45 mio. kr. i 2019 og 0,75 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Delprojekt 1 forventes ibrugtaget i maj 2019, mens delprojekt 2 forventes ibrugtaget i juni 2018.

Tabel 2– anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
Trafikplan Indre Nørrebro - projektering	400	1.125	1.100		2.625	2.625*
Trafikplan Indre Nørrebro – udførelse		3.181	4.400		7.581	7.581*
Trafiksanering i Guldbergsgade – projektering		120			120	120*
Trafiksanering i Guldbergsgade - udførelse		630			630	630*
Anlægsudgifter i alt	400	5.056	5.500		10.956	10.956*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift – trafikplan Indre Nørrebro			400	700	1.100	
- Vedligehold og afledt drift – trafiksanering i Guldbergsgade		25	50	50	125	
Afledte serviceudgifter i alt		25	450	750	1.225	

Tabel 3 – Tidsangivelse – Trafikplan Indre Nørrebro

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat september 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2019

Tabel 4– Tidsangivelse – trafiksanering i Guldbergsgade

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet.

Bydel og adresse

Bydækkende						
Bispebjerg		Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave		Valby	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der blev med vedtagelsen af overførselssagen 2012-2013 afsat 40,0 mio. kr. til Områdefornyelsen Indre Nørrebro. I områdefornyelsens kvarterplan er afsat 0,1 mio. kr. til udvikling af en trafikplan for Indre Nørrebro.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2012-13		125					
Afsatte midler i alt		125					



TM21c Partnerskabstræer



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 22. maj 2017 den første af tre træprioriteringsplaner, der skal sikre implementering af beslutningen om at plante 100.000 nye træer frem mod 2025. Af træprioriteringsplanen fremgår det, at der skal plantes 5.600 partnerskabstræer i perioden 2017- 2019.

Indhold

For at nå målet om at plante 100.000 træer i København er det af pladsmæssige årsager nødvendigt også at inddrage de private arealer til træplantning. En mulighed er at indgå partnerskaber med private grundejere, hvor Københavns Kommune finansierer og leverer træer, men den private grundejer selv står for plantningen og pasningen af træet. På den måde skaffes den fornødne plads til flere træer, og borgerne får mulighed for at involvere sig i arbejdet med at gøre København grønnere.

I perioden 2016-2019 er der bevilliget midler til 1.600 partnerskabstræer, heraf er 513 blevet uddelt i 2016. De resterende 1.087 forventes udleveret i perioden 2017-2019. For at nå i mål med at plante de 5.600 partnerskabstræer i perioden 2017-2019 er der imidlertid behov for finansiering til yderligere 4.513 partnerskabstræer. Partnerskabstræerne er indtil nu kun blevet plantet på private arealer med offentlig adgang, eller alternativt på arealer, hvor træerne kan ses fra offentligt areal. Dette skal sikre, at så mange som muligt, får glæde af partnerskabstræerne. Træerne kan plantes på fx private fællesveje, i forbindelse med klimatilpasningsprojekter, i byudviklingsområderne, i forhaver mv. Erfaringer med plantning af partnerskabstræer siden 2016 indikerer, at det ikke er realistisk at afsætte yderligere 4.513 træer til private ejere alene på kun to år. Derfor vil forvaltningen afsøge mulighederne for at også at afsætte træer andre steder, eksempelvis skoler eller daginstitutioner.

Jo flere partnerskabstræer der afsættes, jo sværere bliver det at finde nye aftagere. Når der skal findes aftagere til et stort antal træer over et relativt kort tidsrum, øger det udfordringen, og kræver blandt andet en øget opsøgende indsats. For at kunne håndtere et væsentligt større antal partnerskabstræer, er det nødvendigt at etablere en styrket projektorganisation til at afsøge mulige målgrupper for partnerskabstræer, til at promovere ideen om partnerskabstræer og til at følge op overfor nye partnere med støtte og vejledning. Der er således tale om en ny version af det eksisterende projekt for partnerskabstræer. Økonomien ved uddeling af over 4.513 træer kan derfor ikke sammenlignes med økonomien i den hidtidige indsats.

Budgetnotatet indeholder to scenarier: Scenarie 1 med uddeling af 1.200 træer og scenarie 2 med uddeling af 4.315 træer og

Udgifterne pr. træ er estimeret til ca. 2.700 kr. pr. træ i scenarie 1 og 3.700 kr. pr. træ i scenarie 2. Dette kan ses i forhold til udgifter ved plantning af træer på kommunens arealer. Fx er de gennemsnitlige anlægsudgifter til et gadetræ ca. 75.000 kr. pr. træ og til et parktræ ca. 10.000 kr. pr. træ.

Scenarie 1. 1.200 partnerskabstræer (3,2 mio. kr.)

Scenarie 1 indeholder forslag til indkøb af 1.200 partnerskabstræer samt projektledelse til realisering af projektet. Dette scenarie bygger videre på det eksisterende projekt, hvor borgerne selv henvender sig med ønsket om at plante træer, og derfor kræver dette scenarie ikke så mange medarbejderressourcer pr. træ som scenarie 1. Prisen pr. træ kan estimeres til cirka 2.700 kr. Scenarie 2 vil medføre et efterslæb i forhold til at nå i mål med at plante de 100.000 træer frem mod 2025.

Scenarie 2. 4.513 partnerskabstræer (16,6 mio. kr.)

I henhold til træprioriteringsplanen 2017-2019 skal der plantes 4.513 partnerskabstræer. Scenarie 2 indeholder forslag til indkøb af alle 4.513 partnerskabstræer samt projektledelse til realisering af projektet. Da der er tale om relativt mange træer, kræver det, at der afsøges nye muligheder for at plante partnerskabstræer og udgående personale, der hjælper både private ejere og offentlige institutioner med projektudvikling, beplantningsplaner og træartsvalg. Projektet kræver derfor en øget udgift til projektstyring. Prisen pr. træ kan estimeres til cirka 3.700 kr.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere oplever København som en grøn by. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 21 årsværk for scenarie 1 og 4 årsværk for scenarie 2 (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1. 1.200 partnerskabstræer

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,2 mio. kr. i perioden 2018-2019, heraf 1,8 mio. kr. til indkøb af træer og 1,4 mio. kr. til projektledelse. Der er ikke afledte driftsudgifter forbundet med partnerskabstræer, da modtageren afholder udgiften til drift. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Scenarie 2: Indkøb af partnerskabstræer	Anlæg		900	900			1.800
Projektledelse	Anlæg		700	700			1.400
Udgifter i alt	Anlæg		1.600	1.600			3.200

Scenarie 2. 4.513 partnerskabstræer

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 16,6 mio. kr. i perioden 2018-2019, heraf 6,8 mio. kr. til indkøb af træer og 9,8 mio. kr. til projektledelse. Der er ikke afledte driftsudgifter forbundet med partnerskabstræer, da modtageren afholder udgiften til drift. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Scenarie 1: Indkøb af partnerskabstræer	Anlæg		3.385	3.385			6.770
Projektledelse	Anlæg		4.900	4.900			9.800
Udgifter i alt	Anlæg		8.285	8.285			16.570

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet i begge scenarier er ukompliceret og der er derfor ikke afsat risikotillæg. Realiseringen af begge scenarier er afhængig af, at der afsættes midler til projektledelse.

Bevillingstekniske oplysninger*Scenarie 1. 1.200 partnerskabstræer*

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,2 mio. kr. i perioden 2018-2019, heraf 1,8 mio. kr. til indkøb af træer og 1,4 mio. kr. til projektledelse. Der er ikke afledte driftsudgifter forbundet med partnerskabstræer, da modtageren afholder udgiften til drift. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Indkøb af 1.200 partnerskabstræer		900	900			1.800	1.800*
Projektledelse		700	700			1.400	1.400*
Anlægsudgifter i alt		1.600	1.600			3.200	3.200*

Scenarie 2. 4.513 partnerskabstræer

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 16,6 mio. kr. i perioden 2018-2019, heraf 6,8 mio. kr. til indkøb af træer og 9,8 mio. kr. til projektledelse. Der er ikke afledte driftsudgifter forbundet med partnerskabstræer, da modtageren afholder udgiften til drift. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift							
Indkøb af 4.513 partnerskabstræer		3.385	3.385			6.770	6.770*
Projektledelse		4.900	4.900			9.800	9.800*
Anlægsudgifter i alt		8.285	8.285			16.570	16.570*

Tabel 5 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes i begge scenarier igangsat januar 2018 og ibrugtaget fra januar 2018 til december 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2018 til december 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Træprioriteringsplanen 2017-2019 er politisk behandlet den 22. maj 2017. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)						x
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

Der er i budgetaftale 2016 givet 2,6 mio. kr. til partnerskabstræer og i budgetaftale 2017 2,0 mio. kr. til partnerskabstræer.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2016					2.600		
Budgetaftale 2017						2.000	
Afsatte midler i alt					2.600	2.000	

Henvisninger

Københavns Kommunes Træpolitik:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1522

Træprioriteringsplan 2017-2019:

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/22052017/edoc-agenda/ca267696-85e6-43ae-af06-48a55630852b/779915a7-7e82-4aa5-8d94-2513bd255c05>



TM32 Grundkapitalmidler til nye almene boliger

Baggrund

København skal forblive en mangfoldig hovedstad med plads til, at alle typer mennesker kan bo i byen. Befolkningsudviklingen i København medfører dog et stigende pres på boligmarkedet med stigende priser til følge. Derfor er det vigtigt, at der afsættes grundkapitalmidler til etablering af nye almene boliger, hvilket sikrer en blandet by samt boliger, der er til at betale.

Indhold

Etablering af nye almene boliger er afgørende for at sikre, at København udvikler sig som en blandet by med plads til alle, trods forskellig økonomisk formåen. I takt med, at byen udvikles og nye byggemuligheder opstår, er der et løbende behov for at afsætte grundkapitalmidler til nye almene boliger. Det er særligt byggemuligheder tilvejebragt ved anvendelse af plankravet i lokalplanlægningen som nødvendiggør, at der afsættes nye midler for at kunne udnytte dette værktøj effektivt.

Hvis ikke der afsættes grundkapitalmidler, begrænses mulighederne for at stille krav om nye almene boliger i lokalplaner frem mod 2025. Dette fordi Københavns Kommune i så fald ikke kan udmønte støtte nye almene boligprojekter i den takt, som byggemulighederne forventes at opstå, jf. også redegørelsen om realisering af målsætningen om 20 pct. almene boliger fremlagt i forbindelse med Overførselssagen 2016-2017. Af denne fremgår, at restfinansieringen af grundkapital er utilstrækkelig, såfremt overskuddet af almene byggemuligheder frem mod 2025, tilvejebragt bl.a. via kravet om 25 pct. almene boliger i lokalplaner, ønskes udnyttet fuldt ud for at imødesee det forventede underskud af almene byggemuligheder i 2027.

Der ønskes derfor afsat 150,0 mio. kr. til grundkapitalindsud til opførelse af cirka 290 nye almene familieboliger og cirka 300 nye almene ungdomsboliger svarende til den forventede rummelighed i kendte, kommende lokalplaner med krav om almene boliger.

Tabel 1 nedenfor redegør for disponeringen af den samlede eksisterende bevilling til kommunal grundkapital.

Tabel 1. Disponering af den eksisterende bevilling til kommunal grundkapital

	Finansiering (mio. kr.)			
	Familieboliger	Ungdoms- boliger	Ældreboliger	Total
Samlet bevilling (Budget 2011-17)	789,1	382,0	5,7	1.176,8
Forventet forbrug (Budget 2011-17)	490,4	284,1	5,1	779,6
Pålydende restbevilling	298,7	97,9	0,6	397,2
<i>Reservation (Partnerskaber)</i>	221,6	59,9	-	281,5
<i>Reservation (Plankrav som ikke forventes anvendt til partnerskaber)</i>	64,3	32,2	-	96,5
Restbevilling	12,8	5,8	0,6	19,2

Det fremgår af tabel 1, at ca. 280 mio. kr. af restbevillingen er reserveret til at realisere de udviklingspartnerskaber, som Københavns Kommune har indgået med seks boligorganisationer. I denne reservation er desuden indregnet placeringer i lokalplaner, der kan anvendes i partnerskabsregi. Yderligere ca. 96 mio. kr. er reserveret til almene boliger i igangværende lokalplaner, der på grund af for eksempel byggefelterne størrelse eller udformning ikke vurderes egnede til partnerskaber. Hermed udgør den reelt udisponerede andel af den resterende bevilling til kommunal grundkapital ca. 19 mio. kr., svarende til ca. 130 boliger.

Det forventes, at der frem mod 2025 vil kunne planlægges for ca. 1.050¹ boliger, ud over hvad der allerede er undervejs af kendt planlægning for almene boliger. Heraf dækker den eksisterende bevilling etablering af ca. 500 boliger. Budgetønsket dækker således den yderligere økonomiske forpligtigelse for kommunen til at stille grundkapital til rådighed i områder, hvor der i lokalplaner stilles krav om almene boliger.

Overordnede målsætninger og effekter

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

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 180 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 150,0 mio. kr. i 2018, 2020, 2021, 2023 og 2024. Udgifterne til kommunal grundkapital er periodiseret i overensstemmelse med redegørelsen for realisering af målsætningen om 20 pct. almene boliger, som er forelagt Teknik- og Miljøudvalget samt Økonomiudvalget i forbindelse med Overførselssagen 2016-2017, og understøtter en effektiv udnyttelse af plankravet.

Der skal som en konsekvens af grundkapitaludgiften tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2021, 1,1 mio. kr. i 2022, 1,7 mio. kr. i 2023 og 2,4 mio. kr. i 2024 og frem til betaling af ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud. De almene ungdomsboliger forventes ibrugtaget løbende fra 2021.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022- 2024	I alt
Flere almene boliger	Finansposter	40.000		20.000	20.000	70.000	150.000
Flere almene boliger*	Service				500	5.200	5.700
Udgifter i alt		40.000		20.000	20.500	75.200	155.700

*De afledte driftsudgifter til nye almene ungdomsboliger har en stigende driftsprofil udover 2020 i henhold til den forventede ibrugtagningstakt. Udgiftsprofilen er uddybet i teksten.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 150,0 mio. kr. i 2018, 2020, 2021, 2023 og 2024. Udgifterne til kommunal grundkapital er periodiseret i overensstemmelse med redegørelsen for realisering af målsætningen om 20 pct. almene boliger, som er forelagt Teknik- og Miljøudvalget samt Økonomiudvalget i forbindelse med Overførselssagen 2016-2017, og understøtter en effektiv udnyttelse af plankravet.

Afledte driftsudgifter

Udgifterne til ydelse af grundskyldstilskud er estimeret til at udgøre ca. 4.100 kr. årligt pr. bolig tillagt en årlig stigning på den maksimale stigning i grundskyld på 7 % fra 2016.

Udgifterne til ungdomsboligbidrag udgør i 2016 181 kr./m² med en forventet årlig stigning på 0,6 %, hvor Københavns Kommune betaler 20 % af ungdomsboligbidraget. Resten betales af staten. Nye ungdomsboliger vil være berettiget til at modtage det kommunalt bestemte grundskyldstilskud og det lovpligtige ungdomsboligbidrag. Begge tilskudstyper fungerer som et direkte huslejetilskud til almene ungdomsboliger for at holde huslejen i almene ungdomsboliger nede.

De almene ungdomsboligbyggerier, der igangsættes som følge af udmøntning af grundkapital, forventes tidligst at kunne ibrugtages fra 2021 og frem. Borgerrepræsentationen forelægges efter de løbende udmøntningsrunder de konkrete projekter til godkendelse.

Der vil som følge af støtte til nye almene boliger blive stillet krav om, at de involverede entreprenører som udgangspunkt skal beskæftige praktikanter.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022-2024	I alt	*
<i>Finansposter</i>							
- Flere almene boliger	40.000		20.000	20.000	70.000	150.000	
Finansposter i alt	40.000		20.000	20.000	70.000	150.000	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Flere almene boliger				500	5.200	5.700	
Afledte serviceudgifter i alt				500	5.200	5.700	

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

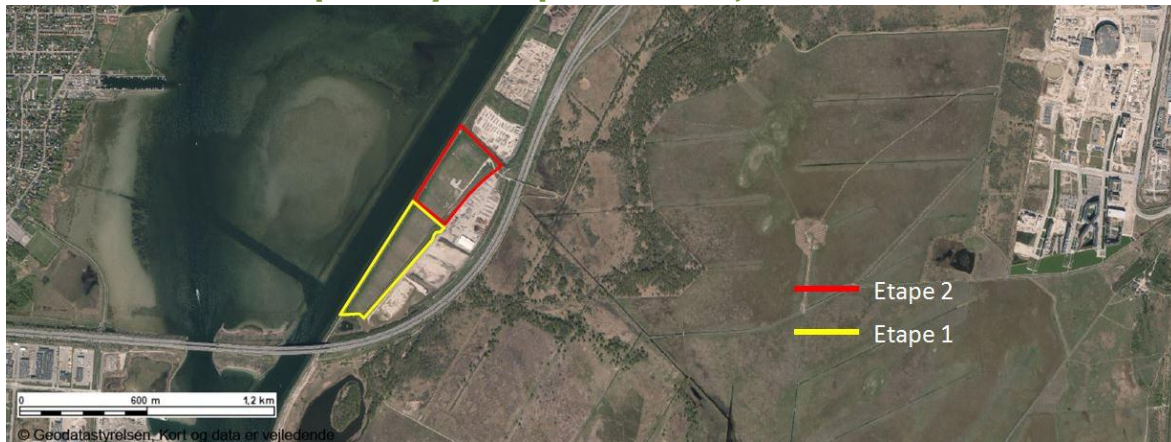
<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014	222.000				
Overførelssagen 2013-14	75.000				
Budgetaftale 2015		251.300			
Overførelssagen 2014-15		137.000		115.000	
Budgetaftale 2016					
Overførelssagen 2015-16			10.500*		
Budgetaftale 2017				50.300**	49.700
Overførelssagen 2016-17					
Afsatte midler i alt	297.000	388.300	10.500	165.300	49.700

*Afsat til kompenserende alment byggeri

**Inklusiv grundkapital til kompenserende alment byggeri



TM2Ia Anden etape af byskov på Selinevej



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 22. maj 2017 den første af tre træprioriteringsplaner, der skal sikre plantningen af 100.000 nye træer frem mod 2025. Træprioriteringsplanen 2017-2019 indeholder forslag om plantning af 13.500 byskovtræer i forbindelse med anden etape af byskoven på Selinevej.

Indhold

I Budget 2016 blev der bevilliget 1,1 mio. kr. til at plante første etape af en byskov på det tidligere Kalvebod Miljøcenter på Selinevej. Skovrejsningsprojektet kan give københavnernes den største sammenhængende skov i Københavns Kommune på 14 hektar. For de 1,1 mio. kr. skal der plantes 25.000 træer i den første etape, som omfatter 5,5 hektar af de i alt 14 hektar. Efter plantningen af de 25.000 træer foretages der en varieret udtynding i de plantede træer, for at opnå størst mulig variation i byskoven. Efter udtynding vil cirka 13.500 af træerne stå tilbage efter 10 år.

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at de resterende 8,5 hektar af byskoven kan etableres i anden etape. Dette budgetnotat indeholder forslag til etablering af 25.000 byskovtræer, svarende til 13.500 træer efter udtynding. På grund af jordens dårlige tilstand, viser forvaltningens erfaringer fra første etape af byskoven, at der er behov for finansiering til jordbearbejdning.

Forvaltningen er i gang med at plante første etape af byskoven, som forventes etableret ultimo 2017. I første etape har der været fokus på at gøre den unge skov til et attraktivt udflugtsmål allerede efter få år. Herudover har der været fokus på at inddrage borgere i alle dele af processen fra planlægning til drift.

I første etape har Københavns Naturskole bidraget til udformning af skoven, så skoven kan fungere som læringsplatform for skolebørn. I forbindelse med etablering af byskoven har skolebørn allerede deltaget i undersøgelser og design, og der har været afholdt et arrangement for borgerne, ligesom borgerne vil blive inviteret til at deltage i projektet i løbet af sommeren 2017.

Arbejdet med udformning af skoven er desuden foregået i samarbejde med en række danske og svenske uddannelsesinstitutioner, fx Københavns Universitet og Sveriges Landbrugsuniversitet. De samarbejder og inddragelsesprocesser, der er gennemført i forbindelse med første etape af byskoven, videreføres til anden etape.

For at kunne færdiggøre planen om at etablere Københavns største sammenhængende skov og for at nå i mål med at plante 100.000 træer foreslår forvaltningen, at der afsættes 4,2 mio. kr. i anlæg til etablering af anden etape af byskoven på Selinevej.

Forslaget omfatter foruden plantning af 25.000 træer også jordbearbejdning i anden etape samt etablering af stier og bålpladser i det samlede skovareal, så byskoven kommer til at fremstå som et attraktivt og tilgængeligt rekreativt område i København.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet vil understøtte målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere oplever København som en grøn by. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 5,0 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,2 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Etablering af anden etape af byskov på Selinevej.	Anlæg		2.290	1.861			4.151
Afledt vedligehold, drift og renhold af byskov	Service		100	182	182	182	646
Udgifter i alt			2.390	2.043	182	182	4.797

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er ukompliceret og der er derfor ikke afsat noget risikotillæg.

Antallet af træer som plantes kan variere i forhold til jordens beskaffenhed. Jordens beskaffenhed har stor indflydelse på arbejdet med jordbearbejdning og forberedelse af plantning.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,2 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		150	122			272	272*
- Byskov		1.740	1.739			3.479	3.479*
- Stier og bålplads		400				400	400*
Anlægsudgifter i alt		2.290	1.861			4.151	4.151*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Etape 1. Vedligehold og afledt drift		50	91	91	91	323	
- Etape 2. Vedligehold og afledt drift		50	91	91	91	323	
Afledte serviceudgifter i alt		100	182	182	182	646	

Tabel 3 - Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget frem mod december 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Træprioriteringsplanen 2017-2019 er politisk behandlet den 22. maj 2017. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		x

Tidligere afsatte midler

I Budget 2016 blev der afsat 1,1 mio. kr. til etablering af første etape af byskoven på Selinevej.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2016					1.100		
Afsatte midler i alt					1.100		

Henvisninger

Københavns Kommunes Træpolitik:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1522

Træprioriteringsplan 2017-2019: <http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/22052017/edoc-agenda/ca267696-85e6-43ae-af06-48a55630852b/779915a7-7e82-4aa5-8d94-2513bd255c05>



TM79 Etablering af parkeringspladser i 10-meterzonen



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat der beskriver mulighederne for at etablere parkeringspladser i 10-meterzonen i gader med hastighedsbegrænsninger på 40 km/t eller derunder.

Indhold

Parkering ved vejkryds er reguleret af 10-meterreglen, der fremgår af Færdselsloven. Reglen medfører, at intet køretøj, hverken biler eller cykler, må parkeres på kørebanen inden for 10 meter fra krydset. Reglen er indført af hensyn til trafikanternes oversigt ved kørsel frem mod krydset.

Der er imidlertid nogle specifikke undtagelser til 10-meterreglen, som blandt andet betyder, at der ved udbygning af fortovshjørnet med en udposning på 5 meter kan frigøres 5 meter bag selve udbygningen ("5-meterreglen"), som kan udnyttes til etablering af eksempelvis bil- eller cykelparkeringspladser. Der er dog intet i Færdselsloven, der tilkendegiver, at mulighederne for at afvige fra 10-meterreglen er knyttet til vejens hastighedsbegrænsning.

Der er i Københavns Kommune mellem otte og ti områder af varierende størrelse med en hastighedsgrænse på 40 km/t. To af disse består af kommunale veje, henholdsvis Sankt Kjelds Kvarter, Østerbro (gul betalingszone) og Middelalderbyen (rød betalingszone). De øvrige områder består af private fællesveje, hvor det ikke er entydigt, om kommunen kan indgå i et samarbejde med de private vejejerere om udvidelse af parkeringsarealerne.

Tidligere undersøgelser har vist, at mulighederne for at tilføje flere pladser i rød og grøn betalingszone stort set er begrænset til etablering af parkering i konstruktion eller køb og leje af eksisterende privat parkeringskapacitet. Med udgangspunkt i de kommunalt administrerede veje vil det derfor alene være Skt. Kjelds Kvarter afgrænset af Lyngbyvej, Jagtvej, Østerbrogade og Borgervænget/ Sibeliushave, der vil kunne komme i betragtning. Området har netop været en del af Områdeformyelsen Østerbros arbejde. Vejnettet nord for Tåsingegade har i denne forbindelse været vurderet og ombygget for optimering af parkeringsmulighederne, herunder muligheden for at udnytte "5-meterreglen". Syd for Tåsingegade vurderes det, at der er ca. 60 gadehjørner, hvor 10-meterreglen er

gældende. En lang række forhold tages i betragtning før en fortovsudbygning kan etableres, herunder især udsynsforhold, som 10-meterreglen udspringer af, ønske om anden anvendelse, mængden af trafik, eksisterende beplantning samt hensynet til store køretøjer.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at 25 % af gadehjørnerne er relevante at vurdere i forhold til en fortovsudbygning, der kan sikre en parkeringsplads. Vurderinger af disse vil dog også være underlagt ovenstående begrænsninger. Ofte vil vejbredden gøre, at der kun er plads til en udbygning i den ene side af vejudmundingen.

En konkret udrulning af udbygningssmodellen vil derfor kræve en gennemgang af hvert enkelt gadehjørne i forhold til mulighederne, samt en konkret projektering for hver udbygning. Det er forvaltningens vurdering, at der vil kunne etableres under 25 parkeringspladser ved brug af 5-meterreglen.

Overordnede målsætninger og effekter

En udnyttelse af 10-meterzonerne vil give plads til flere parkeringsmuligheder. Nogle steder kan udposningerne også understøtte mere liv i byen ved at skabe ekstra fortovsareal, som kan benyttes af caféer til udeservering.

Beskæftigelseseffekten er 2,6 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg betyder i 1,2 årsværk)

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,2 mio. kr. i 2018. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Aktivitet	Anlæg		2.200				2.200
Afledt drift	Service			10	10	10	30
Udgifter i alt			2.200	10	10	10	2.230

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %) og 'Byggeweb' (1,7 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,2 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018. Et eventuelt provenu vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- projektering		300				300	300
- Udførsel		1.900				1.900	
Anlægsudgifter i alt		2.200				2.200	300
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			10	10	10	30	
Serviceudgifter i alt			10	10	10	30	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2018 og ibrugtaget november 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kræver yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TMI5 Foranalyse af stiforbindelse mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området



Baggrund

I lokalplanen for F.L. Smidthområdet og for Grønttorvsområdet fastlægges en cykel- og gangforbindelse over eller under banearealet mellem de to områder (jf. bilag 1). I forbindelse med lokalplanerne blev der lavet udbygningsaftaler med grundejerne Grønttorvet, DSB og F.L. Smidth om medfinansiering af forbindelsen. Medfinansieringen er betinget af, at Københavns Kommune tilvejebringer restfinansieringen inden udgangen af 2018. Med dette budgetnotat søges der derfor om midler til en forundersøgelse med henblik på, at et forslag til gennemførelse af projektet kan indgå i forhandlingerne om Budget 2019.

Indhold

I takt med at Københavns befolkningstal er i kraftig vækst udbygges byen tilsvarende. Dette skærper behovet for sammenhængende cykelforbindelser både internt i de nye bydele og i kobling til den eksisterende by. I Cykelredegørelsen for 2017 udpeges stiforbindelsen mellem Grønttorvet og F.L. Smidth i Valby som en attraktiv genvej på tværs af jernbanen som vil sikre, at beboere og ansatte i de to byudviklingsområderne har incitament til at cykle og dermed bidrage til at nå kommunens målsætninger på cykelområdet.

Stiforbindelsen mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området skal, ud over at forbinde de to udviklingsområder, skabe en tryk og trafiksikker adgang til skoler og institutioner mv. i henholdsvis det nordlige og sydlige Valby. For Grønttorvet har forbindelsen desuden den funktion, at den forbinder området med det centrale Valby og kobler det til Det Grønne Cykelrutenet. "Valbyruten" i Det Grønne Cykelrutenet løber lige nord for banen og skaber en rekreativ rute til og fra Vigerslev Allé Station i vest og Ny Ellebjerg Station i øst og dermed til hele det offentlige transportnetværk kommunalt såvel som regionalt.

Foranalysen skal præcisere omkostninger og de økonomiske risici forbundet med etableringen af stiforbindelsen. Derudover skal den afklare om det bedste forbindelsens geometri og konstruktionsprincip samtudfordringer og problematikker i forbindelse med anlæg over baneterrænet på netop dette sted. Analysen foretages med henblik på, at få et robust økonomisk anlægsoverslag for en stiforbindelse mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området, som kan indgå i forhandlingerne om Budget 2019.

Udbygningsaftalerne på i alt 12,3 mio. kr., der er lavet med Grønttorvet, DSB og F.L. Smidth, er alle betinget af, at Københavns Kommune tilvejebringer restfinansieringen senest ved udgangen af 2018. Ifølge udbygningsaftalerne kan forbindelsen være en bro eller en tunnelforbindelse. Erfaringsmæssigt er der altid udfordringer forbundet med anlæg af begge løsninger, særligt når disse går over/under banelegemer og skal etableres i tæt bebyggede områder. Dette skyldes primært de høje krav til farbarhed på banen under anlægsperioden og indpasning af ramper, der opfylder kravene til tilgængelighed i bymiljøet. Omkostningerne til sporspæringer under anlægsperioden udgør en væsentlig post i anlægsbudgettet men varierer afhængigt af togdriften på det enkelte sted og arbejdes art og varigheden. Udgiften kan derfor ikke kvalificeres før der afklaret om forbindelsen er en bro eller tunnel og hvor stor den skal være i en foranalyse.

Hvis Københavns Kommune ikke får tilvejebragt restfinansieringen senest i Budget 2019 specificerer udbygningsaftalerne, at midlerne i stedet anvendes til på anden vis at forbedre forholdene for cyklister og gående i områderne.

Såfremt der ikke afsættes midler til en foranalyse i Budget 2018, kan det fulde beløb stadig indgå som en del af forhandlinger til Budget 2019. Formålet med foranalysen er dog at minimere projektets risiko. Uden en foranalyse vil forvaltningens overslag være forbundet med en væsentlig større usikkerhed.

Målsætning og effekter

Stiforbindelsen understøtter målet i Kommuneplan 2015 om at mindst 1/3 af alle ture foregår på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik, samt højst 1/3 i bil og målet i Fællesskab København om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i København sker på cykel i 2025, samt at 90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 0,9 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,75 mio. kr. i perioden 2017-2018. Resultatet af foranalysen forventes færdigt i juni 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	I alt
Foranalyse	Anlæg	100	650			750
Udgifter i alt		100	650			750

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at foranalysen er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Risikoen er primært tidsrelateret og skyldes, at der som en del af foranalysen indgår dialog med de berørte grundejere omkring placeringen og udformning af forbindelsen. Selve anlæggelsen af forbindelsen forventes at være forbundet med nogen risiko på grund af kompleksiteten i at anlægge over/under baneterræn, hvilket også vil blive afspejlet i den samlede udgift. Foranalysen skal dog minimere denne risiko mest muligt.

Bevillingstekniske oplysninger

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,75 mio. kr. i perioden 2017-2018. Resultatet af foranalysen forventes færdigt i juni 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
Anlægsudgift						
Foranalyse	100	650			750	750*
Anlægsudgifter i alt	100	650			750	750*

Tabel 3 - Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Foranalysen forventes igangsat	December 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet

Bydel og adresse

Grønttorvet og F.L. Smidth-området

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	X	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Grønttorvsområdet, Lokalplan nr. 462 med tillæg nr. 1 og 2

<http://soap.plansystem.dk/jsp/getdoklink.jsp?plantype=20&status=V&planid=2988714>

F. L. Smidth II, Lokalplan nr. 391 med tillæg nr. 2

<http://soap.plansystem.dk/jsp/getdoklink.jsp?plantype=20&status=V&planid=2957210>

Bilag

Bilag 1: Kort fra lokalplan 462 for Grønttorvsområdet med forbindelser mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området

Bilag 1 – Kort fra lokalplan 462 for Grønttorvsområdet med forbindelser mellem Grønttorvet og F.L.Smidth-området





9. juni 2017

TM9 Øget tilgængelighed for trafikanter med nedsat funktionsevne



Baggrund

I Budget 2017 blev der afsat midler til kortlægning af tilgængelighed for færdselshandicappede i Københavns ti bydele, som bliver forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 19. juni 2017. Kortlægningen peger på en række prioriterede tilgængelighedsruter i hver bydel med tilhørende økonomiske anlægsoverslag over fysiske tilgængelighedsforbedringer.

Indhold

Med dette budgetnotat søges om midler til at anlægge fysiske tiltag for at forbedre tilgængeligheden for trafikanter med nedsat funktionsevne. Tiltagene er udvalgt på baggrund af kortlægningen, som udpeger tilgængelighedsruter i alle 10 bydele. Der er allerede i Budget 2017 afsat 5 mio. kr. til kortlægning og anlæg af de prioriterede indsatser i Ørestad.

Kortlægningen af tilgængelighedsbarrierer indeholder i alt 66 tilgængelighedsruter. I dette budgetnotat ansøges om at udbedre fem tilgængelighedsruter. Tilgængelighedsruterne i kortlægningen er udpeget med udgangspunkt i en dialog med borgere, lokaludvalgene samt Handicap- og Ældrerådet og derudover en analyse af de vigtigste rejsemål som eksempelvis tog- og metrostationer, offentlige- og kulturelle institutioner, rekreative formål samt ældre- og handicapboliger. De tre prioriterede ruter er udvalgt ud fra antallet af barrierer, vigtige destinationer samt udpegning af barrierer fra københavnerne og Lokaludvalgene.

Budgetnotatet er skalerbart således, at tilgængelighedsruterne kan gennemføres samlet eller selvstændigt. Samtidig er det muligt at prioritere i tilgængelighedstiltagene på ruterne, altså hvilke barrierer, der ønskes udbedret på en given tilgængelighedsrute.

Alle ruter indeholder følgende kortlagte barrierer:

- Gangbane for smal eller blokeret af inventar
- Ujævn belægning
- Ramper mangler
- Ledelinjer mangler eller er blokeret af inventar
- Retnings- og opmærksomhedsfelter samt og kantstensopspring mangler
- Lydfyr (lydsignal for blinde) mangler
- Læskærm ved busstoppested mangler

Rute 1: Voldgaderuten - Indre By/Christianshavn (2,7 mio. kr. i anlæg)

Voldgaderuten løber blandt andet på Øster- og Nørre Voldgade samt Frederiksborggade. Ruten er 1,3 km. Voldgaderuten dækker blandt andet over Nørreport Metrostation, Nørreport Station, Rosenborg Slot, Ørstedsparken og Østre Anlæg. Det er især manglende ramper og opmærksomhedsfelter ved krydsninger samt blokerede gangbaner, der er registreret som de fleste barrierer på ruten. Se bilag 1A for præcis ruteføring.

Rute 2: Sjællandsgaderuten - Nørrebro (1,9 mio. kr. i anlæg)

Sjællandsgaderuten løber blandt andet på Kapelvej, Nørrebrogade, Sjællandsgade og Edith Rhodes Vej. Ruten er 1,7 km. Sjællandsgaderuten dækker blandt andet over tre plejehjem, Simeons Kirke, Assistens Kirkegård, en lægeklinik og ældreboliger. Det er især manglende ramper og opmærksomhedsfelter ved krydsninger samt manglende ledelinjer, der er registreret som de fleste barrierer på ruten. Se bilag 1B for præcis ruteføring.

Rute 3: Valby Stationruten - Valby (4,3 mio. kr. i anlæg)

Valby Stationruten løber blandt andet på Valby Langgade, Skolegade, Toftegårds Allé og Lyshøjgårdsvej. Ruten er 1,5 km. Valby Stationruten dækker blandt andet over Valby Bibliotek, Valby Borgerservice, Frejaskolen Specialskole og tre lægehuse. Det er især manglende ramper og opmærksomhedsfelter ved krydsninger samt manglende ledelinjer, der er registreret som de fleste barrierer på ruten. Se bilag 1C for præcis ruteføring. Valby Stationruten kan med fordel tænkes sammen med genopretning af Skolevej, vedligeholdelse af Annexstræde og Rughavevej samt projektet omkring Valby Station indeholdende cykelparkering. Alle tre projekter er vedtaget og en vedtagelse af tilgængelighedsruten ved Valby Station vil ikke medføre forsinkelse af de eksisterende projekter. En synergieffekt mellem projekterne vil kunne opnås, hvilket kan medføre en eventuel besparelse på tilgængelighedsprojektet.

Rute 4: Lergravsparkenruten - Amager Øst (4,9 mio. kr. i anlæg)

Lergravsparkenruten løber omkring Lergravsparken samt Nyrnberggade og Holmbladsgade. Ruten er 1,7 km. Lergravsparkenruten dækker blandt andet over Lergravsparken, beboelsesområdet Sundparken, Lergravsparken Metro og Kofoeds Skole. Det er især blokerede gangbaner samt manglende ramper og opmærksomhedsfelt ved krydsninger, der er registreret som de fleste barrierer på ruten. Se bilag 1D for præcis ruteføring.

Rute 5: Triangelruten - Østerbro (4,2 mio. kr. i anlæg)

Triangelruten løber omkring Trianglen samt dele af Øster Allé og Østerbrogade. Ruten er 1,4 km. Triangelruten dækker blandt andet over fire lægehuse, Fælledparken, Fælledparken boldbaner, Parken samt kommende Triangel Metrostation. Det er især manglende ramper og opmærksomhedsfelter ved krydsninger samt blokerede gangbaner, der er registreret som de fleste barrierer på ruten.

En del af Triangelruten er på internt færdselsareal. Se bilag 1E for præcis ruteføring.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 21,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 18,0 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter, da tilgængelighedstiltagene tilpasses ind i de eksisterende forhold og ikke vil ændre væsentligt i belægningsstype. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Rute 1: Voldgaderuten (Indre By/Christianshavn)	Anlæg		340	2.138	219		2.697
Rute 2: Sjællandsgaderuten (Nørrebro)	Anlæg		305	1.458	97		1.860
Rute 3: Valby Station Ruten (Valby)	Anlæg		398	3.026	918		4.342
Rute 4: Lergravsparkenruten	Anlæg		451	3.100	1.379		4.930
Rute 5: Triangelruten	Anlæg		384	3.005	797		4.186
Udgifter i alt			1.878	12.727	3.410		18.015

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

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Disse tiltag er som udgangspunkt rettet mod opgaver af en vis størrelse, hvor man kan anvende gentagelse og stordriftsfordele og aktiviteterne i dette budgetnotat passer ikke til dette. Der er således ikke indregnet effektiviseringer i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. De økonomiske risici vurderes at være små i forbindelse med anlæg af tilgængelighedstiltagene, da der anvendes almindelige anlægsmetoder. Der er en tidsmæssig risiko, da en del af Triangelruten er på internt færdselsareal, ejet af en privat grundejer. Indsatserne på det private areal vil derfor skulle koordineres med en privat grundejer. Dette kan forsinke processen.l.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 18,0 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter, da tilgængelighedstiltagene tilpasses ind i de eksisterende forhold og ikke vil ændre væsentligt i belægningstype. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2020.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
<i>Rute 1: Voldgaderuten</i>							
- Projektering		340	340	97		777	777*
- Udførsel			1.798	122		1.920	
<i>Rute 2: Sjællandsgaderuten</i>							
- Projektering		305	292	48		646	646*
- Udførsel			1.166	49		1.214	
<i>Rute 3: Valby Station Ruten</i>							
- Projektering		398	583	237		1.218	1.218*
- Udførsel			2.443	681		3.124	
<i>Rute 4: Lergravsparkenruten</i>							
- Projektering		451	670	310		1.431	1.431*
- Udførsel			2.430	1.069		3.499	
<i>Rute 5: Triangelruten</i>							
- Projektering		384	556	165		1.105	1.105*
- Udførsel			2.449	632		3.081	
Anlægsudgifter i alt		1.878	12.727	3.410		18.015	5.177*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	X	Vesterbro/kgs. Enghave		Valby	X	Amager Øst	X
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	

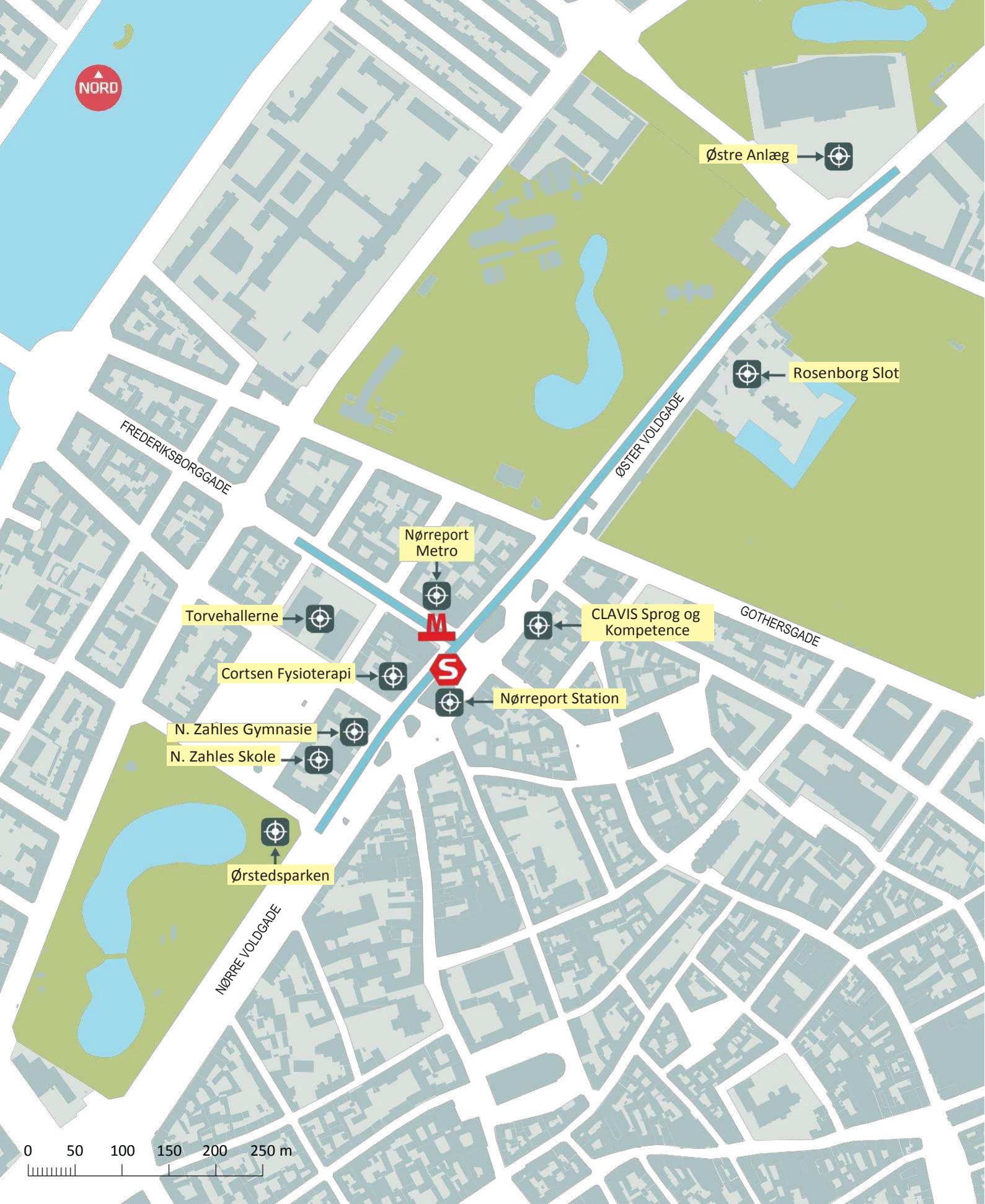
Tidligere afsatte midler


I Budget 2017 blev der givet 2,5 mio. kr. til kortlægning af tilgængeligheden i Københavns ti bydele. Derudover blev der i Budget 2017 givet 5,0 mio. kr. til anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad.


(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kortlægning af tilgængeligheden i de 10 bydele					500	2.000	
Kortlægning og anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad						1.000	4.000
Afsatte midler i alt					500	3.000	4.000

Bilag

Bilag 1A-E: Kort over tilgængelighedsruter



 Ruteforløb

 Rejsemål

VOLDGADERUTEN

Indre By

Oversigtskort

Bilag 1A





Ruteforløb



Rejssemål

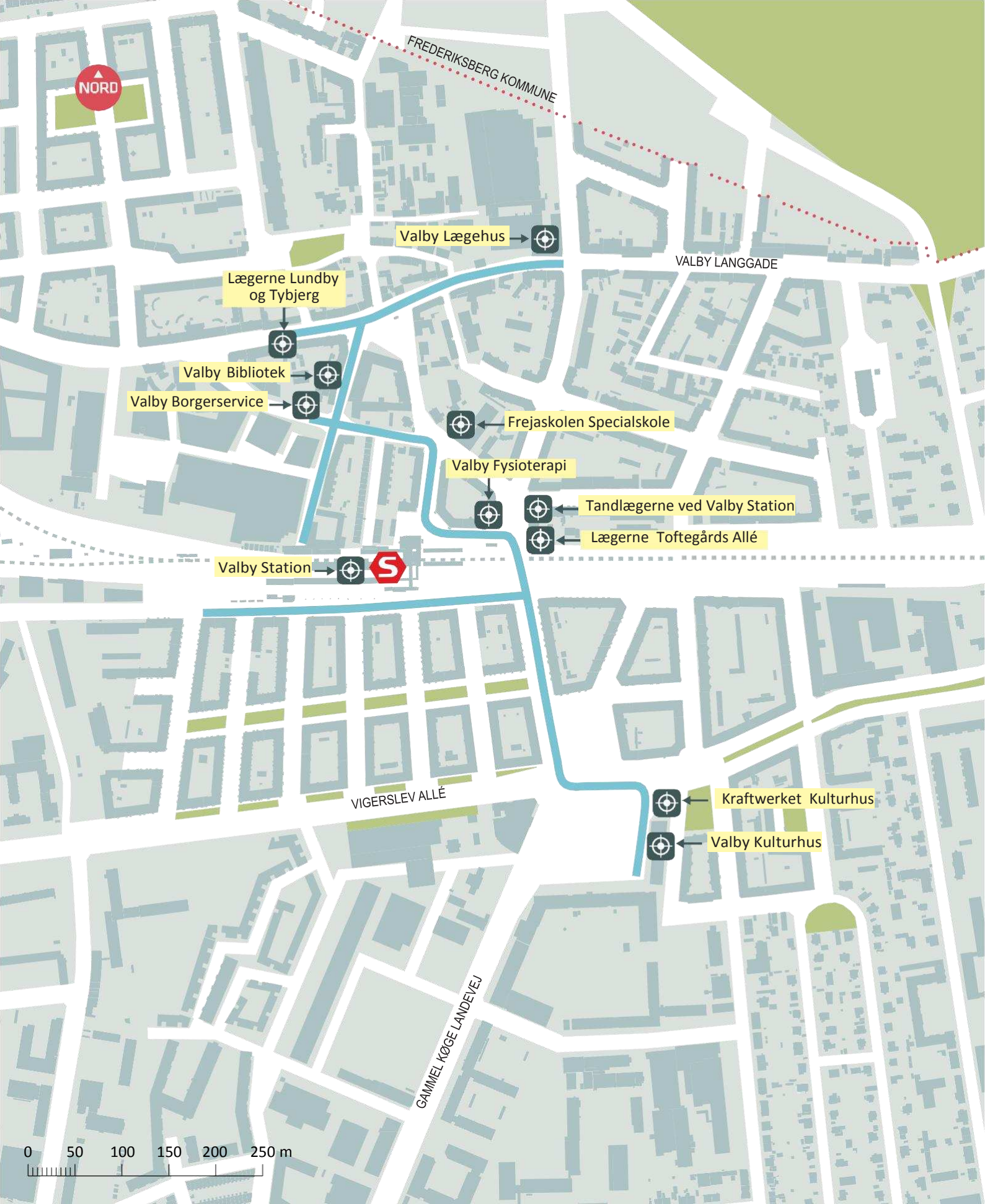
SJÆLLANDSGADERUTEN


Nørrebro

Oversigtskort

Bilag 1B





 Ruteforløb

 Rejsemål

VALBY STATION RUTEN



Valby

Oversigtskort

Bilag 1C





-  Ruteforløb
-  Rejsemål

LERGRAVSPARKENRUTEN
 Amager Øst
 Oversigtskort
Bilag 1D





-  Ruteforløb
-  Rejsemål



TM86 Øget belysning i Amager Strandpark



Baggrund

Det Konservative Folkeparti og Radikale har bestilt et budgetnotat til Budget 2018 om øget belysning i Amager Strandpark. Dette notat omhandler derfor belysning på Amager Strand Stien, der ikke er belyst.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen fik i Overførselssagen 2015-2016 midler til renovering af den eksisterende belysning i Amager Strandpark, og i Overførselssagen 2016-2017 midler til belysning på Øresundsstien. Dette budgetnotat indeholder belysning af Amager Strand Stien, som er beliggende i den nordlige del af Amager Strandpark, der i dag ikke er belyst.

Amager Strand Stien løber fra Badeanstalten Helgoland til Strandstation 3 og er ca. 1,3 km lang. Stien benyttes som adgangs- og promenadesti og anvendes i høj grad af strandens mange motionsløbere. Mange afholder sig dog fra at benytte stien om aftenen og i de mørke måneder af året, da de føler sig utrygge på grund af den manglende belysning af stien. Belysningen af denne sti vil sammen med Amager Strandvej, den eksisterende belysning på Amager Strand og belysning på Øresundsstien skabe en sammenhængende belysningsrute.

Området er fredet, og belysningen på Amager Strand Stien må derfor kun udføres som lav pullertbelysning. På broerne over lagunen skal belysningen indbygges i håndlisterne/gelænderet på broen eller i broens værn. Al belysning forudsætter LED-lyskilder, ligesom konstruktion og installation skal følge retningslinjerne for gadebelysningen. Teknik- og Miljøforvaltningen har erfaret, at der fra borgernes side er delte meninger om belysning på strækningen, da der både er ønsker om at bibeholde mørket i parken og ønsker om at få flere belyste stier.

Overordnede målsætninger og effekter

Etablering af belysningen langs Amager Strand Stien vil skabe større tryghed i aften og nattetimerne og øge stiens anvendelighed til helårsaktiviteter for motionsløbere og fodgængere.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 2,3 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Belysning Amager Strand stien	Anlæg	1.932				1.932
Afledt drift	Service		60	60	60	180
Udgifter i alt		1.932	60	60	60	2.112

Risikovurdering

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

Der er dog en tidsmæssig risiko, da området er fredet, og der derfor skal søges om dispensation til at sætte belysningen op. Det vurderes dog, at en dispensation vil kunne være indhentet inden forventet igangsættelse i maj 2018.

Der skal søges tilladelse hos fredningsmyndighederne. For at afklare om et projekt kan opnå dispensation fra fredningsmyndighederne, er det et krav fra deres side, at de skal have forelagt et konkret projektforslag. Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder først et sådan forslag, hvilket inkluderer udbud af lysopsætningen, når der ligger en anlægsbevilling. Derfor er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at få en endelig afklaring af fredningsspørgsmålet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Udførsel		1.932				1.932	1.932*
Anlægsudgifter i alt		1.932				1.932	1.932*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			60	60	60	180	
Afledte serviceudgifter i alt			60	60	60	180	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt

forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Byggeweb' (1,7 %), og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 1,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2018 og ibrugtaget december 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	x	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

Der er i Overførselssagen 2016-2017 givet 1,7 mio. kr. til belysning på Øresundsstien. I Overførselssagen 2015-2016 blev der afsat 2,4 mio. kr. til renovering af den eksisterende belysning i Amager Strandpark

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2015-16					2.400		
Overførselssagen 2016-17						1.700	
Afsatte midler i alt					2.400	1.700	



TMI67 Trafiklegeplads på Formosavej



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en trafiklegeplads på Formosavej.

Indhold

I foråret 2016 omdannede Amager Øst Lokaludvalg sammen med engagerede beboere et eksisterende byrum i form af en gammel busvendeplads til en trafiklegeplads. Lokaludvalget og frivillige har siden drevet den midlertidige trafiklegeplads. Borgere og Amager Øst Lokaludvalg har et stort ønske om en permanent trafiklegeplads på stedet. Lokaludvalget har derfor på baggrund af erfaringerne med den midlertidige trafiklegeplads og borgerinput fra involverede borgere, udarbejdet et oplæg til en permanent trafiklegeplads på stedet, som

Dette budgetnotat indeholder følgende to scenarier:

Scenarie 1. Standard trafiklegeplads

Der etableres en simpel trafiklegeplads med fokus på færdsel i trafikken og med begrænsede andre legeelementer, opholdsmuligheder og beplantning. Løsningen udvikles i samarbejde med brugerne.

Scenarie 2. Trafiklegeplads med toilet, avanceret cykelbane og aktivitets- og opholdsmøbel

Der etableres en trafiklegeplads med kørebaner, trafiksignal og lignende til trafikleg. Dette kombineres med forskellige legepladselementer, avanceret cykelbane og stort aktivitets- og opholdsmøbel. Endelig etableres toilet og cykelbibliotek, hvor området institutioner og børnefamilier kan låne cykler. Realdania har givet tilsagn om medfinansiering på 0,5 mio. kr., hvis der gives midler til scenarie 2.

Overordnede målsætninger og effekter

Den overordnede målsætning er at skabe et hyggeligt mødested for området børn og deres forældre, hvor leg og læring er i fokus. Områdets børn vil have stor gavn af legepladsens muligheder for at øve færdsel i trafikken på et sikkert sted. Også området skoler vil få en tryk og sjov ramme, hvor de kan lære eleverne, hvordan man færdes i trafikken.

Projektet understøtter indsatsen i Fællesskab København om en bedre hverdag i byrummet.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 1,9 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 5,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1.

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,1 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter til dagligt tilsyn og renhold på 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,15 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Standard trafiklegeplads	Anlæg		600	1.500			2.100
Afledt drift	Service			75	150	150	375
Udgifter i alt			600	1.575	150	150	2.475

Scenarie 2.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2019.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Trafiklegeplads med supplerende lege- og opholdsmuligheder	Anlæg		700	3.300			4.000
Afledt drift	Service			175	350	350	875
Udgifter i alt			700	3.475	350	350	4.875

Risikovurdering

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

Da arealet tidligere har været brugt som busholdeplads, kan der forventes en vis forurening eller lignende forhold, der kan vanskeliggøre afgravning. Problemets omfang og behovet for afgravning i forbindelse med etablering af faldunderlag kan påvirke både økonomi og tidsplan. Fokus på disse forhold tidligt i projektet kan begrænse uforudsete omkostninger og forsinkelser ved anlæggelsen.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1.

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,1 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,15 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2019.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		600	100			700	700*
- Udførsel			1.400			1.400	1.400*
Anlægsudgifter i alt		600	1.500			2.100	2.100*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			75	150	150	375	
Afledte serviceudgifter i alt			75	150	150	375	

Scenarie 2.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2019. Realdania har givet tilsagn om at støtte projektet med 0,5 mio. kr.

Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		700	300			1.000	1.000*
- Udførsel			3.000			3.000	3.000*
Anlægsudgifter i alt		700	3.300			4.000	4.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			175	350	350	875	
Afledte serviceudgifter i alt			175	350	350	875	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2019 og ibrugtaget juni 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet, og anlægsbevillingen kan frigives uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	x
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

På hjørnet Formosavej/Backersvej

Tidligere afsatte midler

Amager Øst Lokaludvalg har tidligere afsat 0,045 mio. kr. til etablering af den midlertidige trafiklegeplads. Herudover er der ikke tidligere givet midler til formålet.



TMI33 Lundehustorvet – et nyt torv i Ryparken-Lundehus



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat på baggrund af Bispebjerg Lokaludvalgs ønske om anlægsmidler til etablering af et nyt torv i Ryparken-Lundehus i Bispebjerg på Strødamvej ved indgangen til bydelen fra Lyngbyvej.

Indhold

En stor del af Ryparken-Lundehus er udpeget som udsat byområde, og der mangler mødesteder for de mange beboere. Bispebjerg Lokaludvalg har sammen med lokalområdet formuleret ønsker til en pladsdannelse på Strødamvej ved Lundehuskirken og har på den baggrund udarbejdet et skitseforslag for et stort nyt samlende torv i bydelen med navnet Lundehustorvet.

Området omkring Lundehustorvet er i dag ikke særlig fodgænger- eller cyklistvenligt, da store trafikerede veje, som Lyngbymotorvejen og den kommende udvidelse af Nordhavnstunnellen, dominerer denne ende af bydelen. De lokale oplever desuden, at Strødamvej er præget af trafik.

Med skitseforslaget ønskes der et torv, som er fysisk markeret på stedet, og hvor den eksisterende kørebane så vidt muligt indgår i torvets areal. Muligheden for at sænke hastigheden på Strødamvej undersøges i det videre forløb, så der efterlades bedre forhold for fodgængere samt ophold, aktiviteter og lokale events.

Projekteringen af Lundehustorvet vil så vidt muligt tage udgangspunkt i Bispebjerg Lokaludvalgs skitseforslag med en indretning af et urbant torv der indbyder til ophold, aktiviteter og fællesskab, og tiltag, som nedsætter hastigheden for trafikken. Forslaget tilføjer desuden grønne elementer og skaber mulighed for ophold og leg, samt afholdelse af events og lokale arrangementer. Skitseforslaget indeholder en ny belægning, som fysisk definerer torvets område, og som med blandt andet små bakker, skråninger og byrumsmøbler giver mulighed for forskellige former for anvendelse. Eksempelvis leg, skaterbane, og motoriktræning eller tribune og tilskuerplads til events og fælles arrangementer på torvet. Hvilke af forslagene i skitseforslaget, der kan gennemføres, skal afklares i projektets næste faser.

Lundehustorvet er i dag primært kommunalt vejareal, men Lundehus Kirke og Boligforeningen AAB ejer også dele af det foreslåede projektområde. En realisering af projektet kræver derfor en aftale mellem de forskellige parter og et samarbejde om den endelige udformning af torvet. Ejerforholdene bevirker, at der skal indgås en skriftlig aftale mellem Københavns Kommune og grundejerne, blandt andet omkring fremtidige driftsforhold, da forslaget indbefatter kommunalt anlæg på privat areal. Såfremt aftaler om drift og anlæg på de private arealer ikke kan indgås, vil det være muligt at begrænse projektområdet for Lundehustorvet til det kommunale areal, da dette udgør størstedelen af torvet.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter visionerne i Fællesskab København om ”en bedre hverdag i byrummet” og ”unikke kvarterer i sammenhæng” og dermed målet om at københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum og at 90 % af københavnernes er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret. Etablering af et torv vil være identitetsskabende for bydelen og et lokalt samlingssted, der vil bidrage til at markere Lundehustorv som et centrum i bydelen et alternativ til de omkringliggende grønne parker.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 15,6 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2020 og på 0,7 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Det forventes, at der nedlægges ca. ti parkeringspladser i projektet. Der er ikke et provenutab forbundet med projektet, da det ligger uden for parkeringszonen. Projektet forventes ibrugtaget i november 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Projektering	Anlæg	100	1.000	1.000	800		2.900
Udførsel	Anlæg				10.100		10.100
Afledt drift	Service				50	695	745
Udgifter i alt		100	1.000	1.000	10.950	695	13.745

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

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

Risikovurdering

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

Projektet vurderes kompliceret især ud fra den tidsmæssige risiko, som er forbundet med de forskellige ejerforhold indenfor projektområdet. Dette nødvendiggør en længere

planlægningsperiode, hvor aftaler om udformning og fremtidig drift med grundejerne forventes at tage lang tid at indgå. Dette er indarbejdet i tidsplanen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2020 og på 0,7 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Det forventes, at der nedlægges omkring ti parkeringspladser i projektet. Der er ikke et provenutab forbundet med projektet, da det ligger uden for parkeringszonen. Projektet forventes ibrugtaget i november 2020.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	100	1.000	1.000	760		2.860	2.860*
- Udførsel				10.100		10.100	
Anlægsudgifter i alt	100	1.000	1.000	10.860		12.960	2.860*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift				50	695	745	
Afledte serviceudgifter i alt				50	650	745	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat i marts 2020 og ibrugtaget november 2020.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da alle anlægsmidlerne er stjernemarkerede.

Bydel og adresse

Området omkring Lundehus kirke i den nordligste del af Strødamvej

Bydækkende						
Bispebjerg	X	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Bispebjerg Lokaludvalgs skitseforslag:

<http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk/skitseforslag-for-lundehus-torvet/>



TM59 Åbning af parkeringspladser på kommunale institutioner – afledt drift



Baggrund

I Budget 2016 blev det vedtaget at åbne 400 parkeringspladser på kommunale institutioner. Teknik- og Miljøforvaltningen har på den baggrund udpeget 300 parkeringspladser på kommunale institutioner i rød, grøn og blå betalingszone samt 100 parkeringspladser i den nye, gule betalingszone. Heraf er foreløbigt 220 parkeringspladser på kommunale institutioner åbnet.

Indhold

Borgerrepræsentationen besluttede på mødet den 24. august 2017 at udmønte uforbrugte anlægsmidler fra tidligere parkeringsaftaler til anlæg af de resterende ca. 180 parkeringspladser på kommunale institutioner.. Det er dog en betingelse for, at pladserne kan åbnes, at der også afsættes midler til drift af disse:

- Rådhuset/Rådhuspladsen 1, 35 pladser
- Børne- og Ungdomsforvaltningen/Tietgensgade 31, 10 pladser
- Vibenshus Skole/Kertemindegade 10, 6 pladser
- Randersgade Skole/Randersgade 38,16 pladser
- Blågårdskole/Hans Tavsens Gade 4, 18 pladser
- Nørrebro Park Skole, Jagtvej 34, 28 pladser
- Skolen på Amagerbro/Lybækgade 18-20, 33 pladser
- Hans Nansens Gård/ Gyldenløvesgade 13-17, 28(+10) pladser

Driftsudgifterne i 2018 vedrører tabte lejeindtægter ved åbning af lokationer med pladser på terræn primo 2018, samt øvrige driftsudgifter til alle otte lokationer i halvdelen af 2018. Midlerne til vedligehold og drift dækker over ekstra udgifter til renhold, fjernelse af graffiti, vintertjeneste, elforbrug, service på ventilationsanlæg, automatiske porte, drift af adgangssystem og sikring af døre. Pladserne ved Rådhuset er under afklaring.

Overordnede målsætninger og effekter

Åbning af de resterende 180 parkeringspladser på kommunale institutioner, som er besluttet med Budget 2016, har til formål at forbedre parkeringsmulighederne særligt for beboerne i København. Samtidig skal det sikre en bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet på kommunale institutioner set over hele døgnet.

Etableringen af ventilation, flugtveje, automatiske porte og sikring af ejendomme er en forudsætning for, at parkeringspladserne kan åbnes for offentligt brug. Den tilhørende drift

er med til at sikre, at institutionernes primære funktion kan opretholdes på nuværende niveau.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2018 og 1,5 mio. kr. årligt i 2019 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Afledt drift til anlægsprojekter	Service	1.000	1.500	1.500	1.500	5.500
Udgifter i alt		1.000	1.500	1.500	1.500	5.500

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2018 og 1,5 mio. kr. i 2019 og frem.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
Åbning af kommunale parkeringspladser	1.000	1.500	1.500	1.500	5.500
Serviceudgifter i alt	1.000	1.500	1.500	1.500	5.500

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby		Amager Øst	X
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	

Rådhuset/Rådhuspladsen 1, Børne- og Ungdomsforvaltningen/Tietgensgade 31, Vibenshus Skole/Kertemindegade 10, Randersgade Skole/Randersgade 38, Blågårdskole/Hans Tavsens Gade 4, Nørrebro Park Skole, Jagtvej 34, Skolen på Amagerbro/Lybækgade 18-20, Hans Nansens Gård/Gyldenløvesgade 13-17.



TM62 Afledt drift til omdannelse af parkeringspladser til grønne byrum og cykelparkering

Baggrund

I budget 2016 blev det besluttet at nedlægge 80 parkeringspladser i terræn i takt med, at der tilvejebringes parkeringskapacitet i Indre By. De nedlagte parkeringspladser skal i stedet anvendes til etablering af grønne byrum af høj kvalitet og til cykelparkering.

Indhold

Med Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 19. juni 2017 om udmøntning af uforbrugte anlægsmidler fra tidligere parkeringsaftaler omdannes 80 parkeringspladser til grønne byrum og cykelparkering. Det er dog en betingelse for omdannelsen, at der også afsættes midler til drift af disse.

De 80 parkeringspladser omdannes på følgende lokaliteter:

Nybrogade (40 pladser)

Omlægning af Nybrogade fuldender en sammenhængende grøn promenadestrækning rundt om Slotsholmen, fra Holmens Kirke i øst til havnen ved det kommende BLOX i syd. Der etableres en ny grøn promenade med plantning af træer, opholdsmøbler og granitbelægning fra facade til kajkant i lighed med resten af promenadeforløbet omkring Slotsholmen. Herudover etableres en pladسدannelse med nye træer ved Rådhusstræde. Pladsen vil give mulighed for ophold og eventuelt udeservering langs facaden. Nedlæggelse af 31 parkeringspladser på begge sider af Nybrogade, seks parkeringspladser i Knabrostræde og tre parkeringspladser i Naboløs frigiver plads til cirka 50 cykelparkeringspladser i Knabrostræde og Naboløs.

Rømersgade og Linnégade (40 pladser)

Der nedlægges 40 parkeringspladser i Rømersgade og Linnégade, som forbinder Ørstedsparken og Israels Plads med Gothersgade og Botanisk Have, og som dermed indgår i Københavns historiske og markante grønne Fæstningsring. Den grønne sammenhæng bliver forstærket ved at plante træer i gadernes ene side på hele strækningen mellem Ørstedsparken og Botanisk Have, hvorved også Israels Plads' urbane byrum indrammes af træer. De to gaders beliggenhed ved Israels Plads betyder desuden, at der er mange gående og cyklende, og der er stort behov for mere cykelparkering. Derfor etableres flere cykelparkeringspladser og bredere Københavnerfortove mellem Frederiksborggade og Botanisk Have. Herudover etableres bænke og affaldskurve, og standarden på både vejarealer og fortove optimeres på hele strækningen. Der kan etableres 30-50 cykelparkeringspladser tæt ved Israels Plads.

Den endelige udformning af projekterne vil bero på politiets godkendelse.

Afledt drift

De afledte driftsudgifter omfatter drift af byrummenes belægninger, byinventar og træer.

Overordnede målsætninger og effekter

Omdannelse af 80 parkeringspladser til grønne og levende byrum af høj kvalitet og flere cykelparkeringspladser vil skabe bedre byrum med mere plads til ophold og lettere adgang til cykelparkering.

Omdannelsen understøtter endvidere mål i Fællesskab København om, at København skal opleves som en grøn og levende by. Endvidere vil fornyelse af byrummene følge op på Københavns Kommunes Bylivsregnskab, som peger på ønsker om mere grønt og bedre mulighed for 'stille steder' i byen.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i 2020, 1,2 mio. kr. i 2021 og 1,5 mio. kr. fra 2022 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,6 mio. kr. i 2019 og 3,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelsen af parkeringspladser.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Afledt drift Nybrogade	Service			400	700	700	1.800
Afledt drift Rømersgade og Linnegade	Service				500	750	1.250
Udgifter i alt				400	1.200	1.450	3.050

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i 2020, 1,2 mio. kr. i 2021 og 1,5 mio. kr. fra 2022 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,6 mio. kr. i 2019 og 3,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelsen af parkeringspladser.

Tabel 2 – Afledte serviceudgifter og afledt servicemåltalseffekt

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Afledt drift Nybrogade			400	700	700	1.800
- Afledt drift Rømersgade og Linnegade				500	750	1.250
Serviceudgifter i alt			400	1.200	1.450	3.050
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>						
- Provenutab		600	3.500	3.500	3.500	11.100
Afledt servicemåltalseffekt i alt		600	3.500	3.500	3.500	11.100

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse – Nybrogade	Måned og år
Projektet forventes ibrugtaget	Juni 2020

Tidsangivelse – Rømersgade og Linnegade	Måned og år
Projektet forventes ibrugtaget	Maj 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende							
Bispebjerg		Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	Amager Øst
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest



TM4 Renovering af offentlige toiletter



Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 22. juni 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningens 'Plan for offentlige toiletter' skal danne grundlag for arbejdet med de offentlige toiletter. I planen identificeres en række offentlige toiletter i Københavns Kommune med behov for udskiftning eller renovering, hvilket danner udgangspunkt for dette budgetønske.

Indhold

Der ønskes midler til følgende fire delprojekter og budgetønsket er skalerbart:

Delprojekt 1: Renovering af ni toiletter og udskiftning af fire toiletter (3,0 mio. kr. i samlet anlæg),

I planen identificeres 13 toiletter i byen med et akut renoveringsbehov. De nedslidte toiletter opleves som uindbydende for brugerne, har hyppige driftsnedbrud og den dårlige stand gør rengøringen af både inventar og overflader svær at udføre. En renovering vil gøre toiletterne mere indbydende, give en mere effektiv rengøringsdrift og vil betyde færre lukkede toiletter.

Delprojekt 2: Almindelig istandsættelse af 45 toiletter (2,5 mio. kr. i samlet anlæg)

Planen identificerer 45 toiletter, der har behov for istandsættelse af lys, maling, vægbeklædning og lignende for at fremstå velpassede og indbydende for brugerne. Samtidigt udskiftes elektroniske lukkemekanismer med mekaniske, som er mere robuste og driftsikre.

Delprojekt 3: Driftsmidler til øget løbende vedligehold og reparation (5,7 mio. kr. i service)

Der er behov for at øge den løbende vedligeholdelsesindsats for at opretholde toiletternes stand og få en mere stabil drift med hurtigere udbedringer af skader m.v., blandt andet:

- Hurtigere reparationer efter hærværk.
- Ugentlig udskiftning af en til to toiletkummer/håndvaske.

Delprojekt 4: Renovering af toilettet og bygningen 'Bien' på Trianglen (10,1 mio. kr. i samlet anlæg)

Der ønskes midler til renovering af toilettet og bygningen i den ovale bygning på Trianglen (Bien).

- Renovering af tag og af sætningsskader på gulve og vægge.
- Renovering af toiletgrupperne med nye toiletter.
- Udsugning og varmeinstallationer.

Toilettet havde et besøgstal på 90.000 i 2015, men er nedslidt med et påtrængende behov for renovering. Renoveringen skal gennemføres i et samarbejde mellem Økonomiforvaltningen, som er ansvarlig for selve bygningen, og Teknik- og Miljøforvaltningen, som er ansvarlig for toiletfaciliteterne.

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetønsket understøtter målsætningen fra Fællesskab København om, at to tredjedele af københavnere i 2025 opfatter København som en ren by.

Projektet medfører en beskæftigelseseffekt på 14,2 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 21,3 mio. kr. i perioden 2017-2021. Delprojekt 3 har serviceudgifter på 1,3 mio. kr. i 2017 og 1,5 mio. kr. fra 2018 og frem.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Delprojekt 1: Renovering af ni toiletter og udskiftning af fire toiletter	Anlæg	80	2.955				3.035
Delprojekt 2: Almindelig istandsættelse af 45 toiletter	Anlæg		2.460				2.460
Delprojekt 3: Driftsmidler til øget løbende vedligehold og reparation	Service		1.275	1.468	1.468	1.468	5.679
Delprojekt 4: Renovering af toilettet og bygningen 'Bien' på Trianglen	Anlæg		1.448	5.343	3.343		10.134
Udgifter i alt		80	8.138	6.811	4.811	1.468	21.308

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering for delprojekt 1 og 2 er, at projekterne er ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % til uforudsete udgifter.

Den overordnede risikovurdering for delprojekt 4 er, at projektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % til uforudsete udgifter. Det skyldes, at Bien er en ældre, fredet bygning med utidssvarende installationer, sætningsskader og skader på taget. Der er derfor risiko for, at der under renoveringen viser sig udfordringer. Teknik- og Miljøforvaltningen har

forsøgt at imødekomme dette, dels ved prissætningen af renoveringsarbejdet og dels ved at lægge ekstra tid ind i tidsplanen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 21,3 mio. kr. i perioden 2017-2021.

Delprojekt 3 har serviceudgifter på 1,3 mio. kr. i 2017 og 1,5 mio. kr. fra 2018 og frem.

Tabel 3 – Udgifter til service

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Service						
-Delprojekt 3: Driftsmidler til øget løbende vedligehold og reparation		1.275	1.468	1.468	1.468	5.679
Udgifter i alt		1.275	1.468	1.468	1.468	5.679

Tabel 4 - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift								
<i>Delprojekt 1: Renovering/udskiftning af 13 toiletter</i>								
- Renovering af ni toiletter		80	755				835	835*
- Udskiftning af fire toiletter			2.200				2.200	2.200*
<i>Delprojekt 2: Almindelig istandsættelse af 45 toiletter</i>								
- Almindelig istandsættelse af 45 toiletter			2.460				2.460	2.460*
<i>Delprojekt 4: Renovering af toiletet og bygningen 'Bien' på Trianglen</i>								
<i>Indvending renovering</i>								
- Projektering	TMF		350				350	350*
- Udførelse	TMF		73	1.268	1.268		2.609	2.609*
<i>Udvendig renovering</i>								
- Projektering	ØKF		864				864	864*
- Udførelse	ØKF		161	4.075	2.075		6.311	6.311*
Anlægsudgifter i alt		80	6.863	5.343	3.343		15.629	15.629*

Projekterne forventes igangsat i henholdsvis oktober 2017 (delprojekt 1), maj 2018 (delprojekt 2), januar 2018 (delprojekt 3) og delprojekt 4 igangsættes september 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende	X
------------	---

Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2017						3.700	2.800
Afsatte midler i alt						3.700	2.800

Der er i Budget 2017 afsat 3,2 mio. kr. til drift i 2017 og 2,8 mio. kr. til drift i 2018-2020 til øget drift og renhold af offentlige toiletter. Midlerne anvendes til øget rengøring og til udvidede åbningstider af toiletter på bemandede legepladser.

Der er i Budget 2017 afsat 0,5 mio. kr. i anlæg. Midlerne anvendes til renovering af byens gamle smedjerspissoirer.

Bilag

Bilag 1: 13 toiletter med akut behov for istandsættelse

Bilag 2: 45 toiletter med behov for almindelig istandsættelse

Bilag I: 13 toiletter med akut behov for istandsættelse

Lokalisering	Bydel	Estimeret udgift til renovering (1.000 kr.)	Udgift til totaludskiftning (1.000 kr.)
Østre Anlæg, Østre Anlæg legeplads	Østbro	100	
Vigerslevvej 346	Valby		400
Søstjernen Amager Strandvej 11	Amager		500
Valbypark v Rosenhaven	Valby		750
Stefansgade 24, Nørrebroparken	Nørrebro	200	
Baldersgade 60, Balders Plads	Nørrebro	75	
Øresundsvej v Rødegårdsparken	Amager		550
Nørrebroparken Legeplads	Nørrebro	20	
Bispeengen Legeplads	Nørrebro	20	
Husumparken Legeplads	Husum	20	
Valbyparken Legplads	Valby	150	
Sundbyvesterparken v. legeplads	Amager	50	
Christianshavns Vold, Elefantens bastion	Amager	200	
Samlet udgift		835	2.200

Bilag 2: 45 toiletter med behov for almindelig istandsættelse

Lokalisering	Bydel	Estimeret udgift til istandsættelse (1.000 kr.)
Østre Anlæg, Stockholmsgade v. Oslo Plads	Østerbro	100
Edel Saantes Alle 1-,(Bikuben)	Østerbro	50
P. H. Lings Alle 5z	Østerbro	150
Sønder Boulevard, Sønder Boulevard of. nr 60	Valby	55
Halmtorvet, Halmtorvet nr 12 A	Vesterbro	15
Kapelvej /Assistens Kgd, V	Nørrebro	65
Borgergade, Borgergade 1F	City	35
Havnegade, Havnegade of. nr 27	City	55
Grå Brødre Torv, Kejsergade 2	City	35
Christianshavns Torv, Torvegade 48	City	85
Kultorget, Kultorget of. Nr. 5	City	55
Ørstedsparken, Ahlefeldtsgade (minicaffeen)	City	30
Enghaven Plads	Valby	20
Valbypark v restaurant	Valby	75
Amager Strandvej 240 b kasemat nord	Amager	60
Lergravsparken	Amager	65
Parmagade 45, Filipsparken	Amager	50
Havneparken	Amager	150
Mozarts Plads, Mozarts Plads udf. Nr. 2	Valby	55
Valby tingsted, Valby Langgade of. nr 66	Valby	40
Sundbyvester Plads, Sundbyvester P. of. nr 20	Amager	70
Toftegårds Plads, Toftegårds plads of nr 6	Valby	55
Remiseparken, Byggeren	Amager	15
Fillipsparken	Amager	15
Lergravsparken	Amager	10
Pilesvinget 80	Brønshøj	20
Engsvinget 46	Brønshøj	15
Bellahøj (Solkrogen) (kun ved arrangementer)	Brønshøj	50
Damhusdæmningen 14 Engen	Vanløse	80
Bredegrund	Amager	150
Damhusdæmningen v. kiosk	Vanløse	100
Rødkildeparken	Brønshøj	10
Hans Tavsens Park	Nørrebro	60
Hans Knudsens Plads SMS, Lyngbyvej 90	Østerbro	40
Husum torv, Frederiksundsvej 329	Husum	40
Emdrup Torv, Emdrupvej 169	Østerbro	40
Brønshøj Torv, Krabbeholmvej of. nr 2	Brønshøj	15
Melchiors Plads, Melchiors Plads 8	Østerbro	55
Ålekistevej, Ålekistevej 167	Vanløse	55
Nørager Plads	Vanløse	10
Hans Tausensparken øst	Nørrebro	10
Kildevældsparken	Østerbro	15

Langelinie 1 (yderst på langeliniekajen)	Østerbro	30
Ørstedsparken, Øster Farimagsgade	City	50
Edel Saantes Alle 18-20, (Det røde toilet)	Østerbro	50
Samlet udgift		2.395



TM29 Initiativer på baggrund af nattelivsplan herunder bevillingsudløb for reduktion af gener fra nattelivet

Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen har udarbejdet en handleplan for nedbringelse af gener fra nattelivet på baggrund af forvaltningernes kortlægning af nattelivet og det forudgående bruttokatalog over initiativer til at nedbringe generne fra nattelivet.

Indhold

På baggrund af handleplanen foreslås følgende tre Scenarier til at nedbringe generne (se nærmere beskrivelse af initiativerne i bilag 1):

Scenarie 1

- Styring af nattelivsarbejde på tværs af København
- Bevillingspraksis, bevillingsudløb (0,55 mio. kr. i service)
- Støjtugt: Fortsættelse af bevilling til bekæmpelse af støj (1,6 mio. kr. årligt i service)
- Samarbejdsforum for natteliv i København (0,1 mio. kr. årligt i service)
- Renhold og spuling: Fortsættelse af bevilling til renholdelsesindsats (1,3 mio. kr. årligt i service)

Scenarie 2

- Styring af nattelivsarbejde på tværs af København
- Bevillingspraksis, bevillingsudløb (0,55 mio. kr. i service)
- Digital understøttelse af bevillingspraksis (1,2 mio. kr. i anlæg, 0,1 mio. kr. årligt i service fra 2020)
- Støjtugt: Fortsættelse af bevilling til bekæmpelse af støj (1,6 mio. kr. årligt i service)
- Ny støjtugtspraksis (1,0 mio. kr. årligt i service)
- Samarbejdsforum for natteliv i København (0,1 mio. kr. årligt i service)
- Nattelivskoordinator (1,2 mio. kr. årligt i service)
- Frivilligt tryghedskorps (1,0 mio. kr. årligt i service)
- Renhold og spuling: Fortsættelse af bevilling til renholdelsesindsats (1,3 mio. kr. årligt i service)
- Øget renhold og spuling (4,4 mio. kr. årligt i service og 4,0 mio. kr. i service i 2018 til indkøb af materiel)
- Affaldskurve, øget kapacitet (12,1 mio. kr. i anlæg, 2,3 mio. kr. i service til drift af mobile affaldskurve samt til materiel. Fra 2020 ikke øgede driftsudgifter)
- Screening af festzoner (1,0 mio. kr. i anlæg).

Scenarie 3

- Styring af nattelivsarbejde på tværs af København
- Bevillingspraksis, bevillingsudløb (0,55 mio. kr. i service)
- Digital understøttelse af bevillingspraksis (1,2 mio. kr. i anlæg, 0,1 mio. kr. årligt i service fra 2020)
- Støjtugt: Fortsættelse af bevilling til bekæmpelse af støj (1,6 mio. kr. årligt i service)
- Ny støjtugtspraksis (1,0 mio. kr. årligt i service)
- Udvidelse af støjtugt (1,0 mio. kr. årligt i service)
- Samarbejdsforum for natteliv i København (0,1 mio. kr. årligt i service)

- Nattelivskoordinator (1,2 mio. kr. årligt i service).
- Kommunale natteværter (2,5 mio. kr. i service årligt)
- Frivilligt tryghedskorps (1,0 mio. kr. årligt i service)
- Renhold og spuling: Fortsættelse af bevilling til renholdelsesindsats (1,3 mio. kr. årligt i service)
- Øget renhold og spuling (4,4 mio. kr. årligt i service og 4,0 mio. kr. i service i 2018 til indkøb af materiel)
- Flere toiletter (1,4 mio. kr. i anlæg, 1,6 mio. kr. årligt i service)
- Affaldskurve, øget kapacitet: Udvidet indsats (15,0 mio. kr. i anlæg, 3,2 mio. kr. i service i 2018-19 til drift af mobile affaldskurve samt til materiel og herefter ikke øgede driftsudgifter)
- Screening af festzoner (1,0 mio. kr. i anlæg)

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne bidrager til at nedbringe generne fra nattelivet i København. Med Scenarie 1 opretholdes det eksisterende serviceniveau. Scenarie 2 indeholder flere tiltag, som kan nedbringe generne i forhold til i dag, mens ambitionen i Scenarie 3 er at nedbringe generne mest muligt.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på 3,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder - Scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Bevillingsudløb	Service	2.900	2.900	2.900	2.900	11.600
Bevillingspraksis, bevillingsudløb	Service	550	550	550	550	2.200
Samarbejdsforum for nattelivet	Service	100	100	100	100	400
Udgifter i alt		3.550	3.550	3.550	3.550	14.200

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,3 mio. kr. i perioden 2018-2019 og estimerede serviceudgifter på 16,1 mio. kr. i 2018, 12,8 mio. kr. i 2019 og 11,2 mio. kr. i 2020 og 2021.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder - Scenarie 2

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Bevillingsudløb	Service	2.900	2.900	2.900	2.900	11.600
Bevillingspraksis, bevillingsudløb	Service	550	550	550	550	2.200
Bevillingspraksis – digital understøttelse	Anlæg	600	600			1.200
Bevillingspraksis – digital understøttelse	Service			100	100	200
Samarbejdsforum for nattelivet	Service	100	100	100	100	400
Ny støjvagtpraksis	Service	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Nattelivskoordinator	Service	1.200	1.200	1.200	1.200	4.800
Frivilligt tryghedskorps	Service	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Øget renhold og spuling	Service	4.440	4.440	4.440	4.440	17.760
Øget renhold og spuling - indkøb af materiel	Service	3.970				3.970
Affaldskurve, øget kapacitet (310 stk)	Anlæg	9.913	2.138			12.051
Affaldskurve, øget kapacitet (310 stk)	Service	984	1.560	0	0	2.544
Kultur og Fritidsforvaltningens bidrag til screening af festzoner	Anlæg	500	500			1.000
Udgifter i alt		27.157	15.988	11.290	11.290	65.725

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,6 mio. kr. i perioden 2018-2019 og estimerede serviceudgifter på 17,3 mio. kr. i 2018, 18,4 mio. kr. i 2019 og 16,4 mio. kr. i 2020 og 2021.

Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder - Scenarie 3

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Bevillingsudløb	Service	2.900	2.900	2.900	2.900	11.600
Bevillingspraksis, bevillingsudløb	Service	550	550	550	550	2.200
Bevillingspraksis – digital understøttelse	Anlæg	600	600			1.200
Bevillingspraksis – digital understøttelse	Service			100	100	200
Ny støjvagtpraksis	Service	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Udvidelse af støjvagt	Service	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Øget renhold og spuling – indkøb af materiel	Anlæg	3.970				3.970
Øget renhold og spuling	Service	4.440	4.440	4.440	4.440	17.760
Kommunale natteværter	Service	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
Nattelivskoordinator	Service	1.200	1.200	1.200	1.200	4.800
Frivilligt tryghedskorps	Service	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Samarbejdsforum for nattelivet	Service	100	100	100	100	400
Flere toiletter Hæve/sænke toilet på en lokalitet	Anlæg	1.408				1.408
Flere toiletter – afledt drift til hæve/sænke toilet	Service	15	45	45	45	150
Flere toiletter Mobile (4 lokaliteter) Hæve/ sænke (1 lokalitet)	Service	1.560	1.560	1.560	1.560	6.240
Affaldskurve, øget kapacitet – udvidet indsats (360 stk)	Anlæg	12.253	2.759			15.012
Affaldskurve, øget kapacitet – udvidet indsats (360 stk)	Service	1.067	2.099	0	0	3.166
Kultur og Fritidsforvaltningens bidrag til screening af festzoner	Anlæg	500	500			1.000
Udgifter i alt		36.063	22.253	16.395	16.395	91.106

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på 3,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 4 – Scenarie 1

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Bevillingsudløb	TMF	2.900	2.900	2.900	2.900	11.600	
Bevillingspraksis, bevillingsudløb	KFF	550	550	550	550	2.200	
Samarbejdsforum for nattelivet	KFF	100	100	100	100	400	
Serviceudgifter i alt		3.550	3.550	3.550	3.550	14.200	

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,3 mio. kr. i perioden 2018-2019 og estimerede serviceudgifter på 16,1 mio. kr. i 2018, 12,8 mio. kr. i 2019 og 11,2 mio. kr. i 2020 og 2021.

Tabel 5 – Scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Ny bevillingspraksis – digital understøttelse	KFF	600	600			1.200	1.200*
Affaldskurve – mobile affaldskurve	TMF	774				774	774*
Affaldskurve - komprimerende affaldskurve (uden Strøget)	TMF	8.139	1.862			10.001	10.001*
Affaldskurve – komprimerende affaldskurve på Strøget	TMF	1.000	276			1.276	1.276*
Kultur og Fritidsforvaltningens bidrag til screening af festzoner	KFF	500	500			1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt		11.013	3.238			14.251	14.251*
<i>Service (1.000 kr. – 2018 p/l)</i>							
Bevillingsudløb	TMF	2.900	2.900	2.900	2.900	11.600	
Bevillingspraksis, bevillingsudløb	KFF	550	550	550	550	2.200	
Ny bevillingspraksis – digital understøttelse	KFF			100	100	200	
Ny støjvagtpraksis	TMF	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
Frivilligt tryghedskorps	KFF	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
Nattelivskoordinator	KFF	1.200	1.200	1.200	1.200	4.800	
Samarbejdsforum for nattelivet og øvrig dialog med interessenter	KFF	100	100	100	100	400	
Øget renhold og spuling	TMF	4.440	4.440	4.440	4.440	17.760	
Øget renhold og spuling - indkøb af materiel	TMF	3.970				3.970	
Affaldskurve – afledt drift til mobile affaldskurve	TMF	984				984	
Affaldskurve - afledt drift til komprimerende affaldskurve (u. Strøget) (270 stk)	TMF		1.322	0	0	1.322	
Affaldskurve – afledt drift til komprimerende affaldskurve, Strøget (40 stk)	TMF		238	0	0	238	
Serviceudgifter i alt		16.144	12.750	11.188	11.188	51.474	

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,6 mio. kr. i perioden 2018-2019 og estimerede serviceudgifter på 17,3 mio. kr. i 2018, 18,4 mio. kr. i 2019 og 16,4 mio. kr. i 2020 og 2021.

Tabel 6 – Scenarie 3

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Ny bevillingspraksis – digital understøttelse	KFF	600	600			1.200	1.200*
Øget renhold og spuling - indkøb af materiel	TMF	3.970				3.970	3.970*
Flere toiletter – opsætning af hæve/sænke toiletter på 1 lokalitet	TMF	1.408				1.408	1.408*
Affaldskurve – mobile affaldskurve	TMF	864				864	864*
Flere affaldskurve - komprimerende affaldskurve	TMF	10.389	2.483			12.872	12.872*
Flere affaldskurve, udvidet indsats - komprimerende affaldskurve (strøget)	TMF	1.000	276			1.276	1.276*
Kultur og Fritidsforvaltningens bidrag til screening af festzoner	KFF	500	500			1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt		18.731	3.859			22.590	22.590*
<i>Serviceudgifter</i>							
Bevillingsudløb	TMF	2.900	2.900	2.900	2.900	11.600	
Bevillingspraksis, bevillingsudløb	KFF	550	550	550	550	2.200	
Bevillingspraksis – digital understøttelse	KFF			100	100	200	
Ny støjvagtspraksis	TMF	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
Udvidelse af støjvagt	TMF	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
Frivilligt tryghedskorps	KFF	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
Kommunale natteværter	KFF	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000	
Nattelivskordinator	KFF	1.200	1.200	1.200	1.200	4.800	
Samarbejdsforum for nattelivet	KFF	100	100	100	100	400	
Øget renhold og spuling	TMF	4.440	4.440	4.440	4.440	17.760	
Flere toiletter – mobile toiletter på fire lokaliteter	TMF	1.560	1.560	1.560	1.560	6.240	
Flere toiletter - afledt drift til hæve/sænke toilet	TMF	15	45	45	45	150	
Affaldskurve udvidet indsats – afledt drift til mobile affaldskurve	TMF	1.067				1.067	
Affaldskurve udvidet indsats- afledt drift til 320 komprimerende affaldskurve (uden Strøget)	TMF		1.861	0	0	1.861	
Affaldskurve udvidet indsats- afledt drift til 40 komprimerende affaldskurve (Strøget)	TMF		238	0	0	238	
Serviceudgifter i alt		17.332	18.394	16.395	16.395	68.516	

Bydel og adresse

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Bilag 1: Beskrivelse af initiativerne

Initiativer i Scenarie 1:

Styring af nattelivsarbejde på tværs af København (0,0 mio. kr. årligt i service)

Kommunen etablerer en fast styregruppe bestående af direktionen i Teknik- og Miljøforvaltningen, direktionen i Kultur- og Fritidsforvaltningen og evt. ledelsen i Københavns Politi. Styregruppen skal sikre koordination, implementering og opfølgning på handleplanen. Styregruppens opgave vil også være at forberede strategiske initiativer og fælles oplæg til de politiske udvalg og Bevillingsnævnet. Kommunen foreslår desuden faste torsdagsmøder med Københavns Politi, hvor planerne for den kommende weekend drøftes på et operationelt plan. Den foreslåede nattelivskoordinator (se længere nede) skal deltage fast i både styregruppen og på torsdagsmøder med politiet. Styregruppen og torsdagsmøderne sekretariatsbetjenes af Kultur- og Fritidsforvaltningen f.eks. som en del af nattelivskoordinatorens opgaver.

Bevillingspraksis, bevillingsudløb (0,60 mio. kr. årligt i service)

Antallet af bevillinger i København har igennem flere år været stigende. Der er derfor behov for at revidere den eksisterende bevillingspraksis og tilpasse tilsynet, så der kan skabes balance mellem et aktivt natteliv og hensynet til de omkringboende. Initiativet indebærer en opdatering af bevillingsnævnets praksis, som opdateres med nye krav om øget samarbejde mellem restauratører og Københavns Kommune og vilkår om fx dørmænd i forbindelse med nattilladelser og andet, der kan medvirke til at nedbringe festen i gaden. En fastholdelse af den dokumentationspraksis som blev indført med bevillingen i budget 2014 er nødvendig, for at sikre en ny bevillingspraksis. Bevillingen udløber med udgangen af budget 2017. Den nye bevillingspraksis vil desuden give mere arbejde for bevillingsnævnet, da flere sager skal behandles og der vil også være en opgave i at udarbejde nyt praksisgrundlag. Dette vil kunne imødegås med forbedret systemunderstøttelse for, at sagsbehandlingen ikke bliver unødigt tidskrævende.

Støjvagt: Fortsættelse af bevilling til bekæmpelse af støj (1,6 mio. kr. årligt i service)

Forligspartierne afsatte i budgetaftalen 2014 midler til en pulje, der skulle nedbringe generne fra nattelivet. Puljen udløber ved udgangen af 2017. Udfordringen med støj i nattelivet og problemer med urinering på gader mv. er fortsat aktuell, hvorfor Teknik- og Miljøforvaltningen med budgetnotatet søger om en varig videreførelse af bevillingen til nedbringelse af generne fra nattelivet, så indsatsen omkring bekæmpelse af støj kan fortsætte på samme niveau som i dag. Dermed kan støjvagten, der fører tilsyn hver fredag og lørdag aften og nat hele året rundt, og kan kontaktes af borgere, der oplever støjgener fra byens natteliv, fortsætte. Kontakten vedrører eksempelvis støj fra restauranter og spillesteder, hvor arrangørerne overskrider de tilladte sluttidspunkter og støjgrænser. Støjvagterne kan hurtigt være på stedet og konstatere og følge op på eventuelle overtrædelser af regler. Støjvagterne foretager desuden opsøgende runderinger og opfølgning på tidligere problemer.

TMU har desuden givet en permanent bevilling til støjvagt på torsdage i sommerhalvåret samt en permanent opnormering pga. stigende antal klager.

Samarbejdsforum for nattelivet og øvrig ekstern dialog (0,1 mio. kr. årligt i service)

Det nuværende Samarbejdsforum for nattelivet har fungeret som dialogforum imellem nattelivets mange aktører. Forummet har spillet en væsentlig rolle i forhold til at udveksle observationer og idéer til nye virkemidler om nattelivet herunder i forhold til revisionen af restaurations- og nattelivsplanen. Bevillingen til Samarbejdsforum for nattelivet udløber

ved udgangen af 2017. Samarbejdsforum for nattelivet vil blive sekretariatsbetjent af Kultur- og Fritidsforvaltningen evt. som en del af nattelivskoordinatorens arbejdsområde.

Renhold og spuling: Fortsættelse af bevilling til renholdelsesindsats (1,3 mio. kr. årligt i service)

Forligspartierne afsatte i budgetaftalen 2014 midler til en pulje, der skulle nedbringe generne fra nattelivet. Puljen udløber ved udgangen af 2017. Udfordringen med støj i nattelivet og problemer med urinering på gader mv. er fortsat aktuell, hvorfor Teknik- og Miljøforvaltningen med budgetnotatet søger om en varig videreførelse af bevillingen, så den igangsatte indsats omkring renhold kan fortsætte på samme niveau som i dag. Det omfatter spuling af fortove, gader og pladser fra torsdag til søndag med fokus på Indre by. Derudover registrering af affald fra nattelivet samt opstilling af midlertidige/flytbare toiletter eller urinaler på relevante steder, hvor behovet er stort.

Initiativer i Scenarie 2:

Udover initiativerne beskrevet ovenfor under Scenarie 1, indeholder Scenarie to følgende initiativer:

Digital understøttelse af bevillingspraksis (1,2 mio. kr. i anlæg, 0,1 mio. kr. årligt i service fra 2020)

En ny styrket og mere kompleks sagsbehandling vil samtidig kræve en forbedret systemunderstøttelse for, at sagsbehandlingen ikke bliver unødigt tidskrævende. En ny digital platform skal sikre en sammenhængende og effektiv sagsbehandling med færre fejl. Samtidig skal dobbeltarbejde og manuelle sagsgange imellem støjvagten, politiet og Bevillingsnævnets sekretariat mindskes. IT-understøttelse vil kræve omstilling, uddannelse og løbende drift.

Ny støjvagspraksis (1,0 mio. kr. årligt i service)

Der udarbejdes et nyt administrationsgrundlag for støjvagten med afrapportering til bevillingsnævnet om overskridelser af vilkår i restaurationsforskriften. Støjvagten vil også komme med udtalelser i alle bevillingssager og ikke som i dag kun i forbindelse med nattilladelser. Derudover vil støjvagten følge op på, at restaurationskoncepter svarer til bevillingen. Støjvagten vil også få til opgave at rapportere til Teknik- og Miljøforvaltningen, hvis der på visse strækninger er behov for renhold ud over det sædvanlige behov på tilsvarende tidspunkter. Systematisk afrapporteringen til Bevillingsnævnet vil øge støjvagtens sagsbehandling, og der er derfor brug for en tilførsel af medarbejderressourcer.

Nattelivskoordinator (1,2 mio. kr. årligt i service)

Nattelivskoordinatoren har det daglige ledelsesansvar for samarbejdet med det frivillige tryghedskops og eventuelt de kommunale natteværter. Det er også nattelivskoordinatorens primære opgave, at koordinere de tværgående dele af handlingsplanen i praksis samt opsamle erfaringer og dokumentere resultater løbende.

Nattelivskoordinatoren skal sikre opbygningen af et frivilligt tryghedskops i samarbejde med eksterne samarbejdspartnere – sådan at tryghedskorpset bliver primære værter i natten.. Det vil være nattelivskoordinatoren, som skal tage nye effektive virkemidler i brug, som i dag falder udenfor politiets og Center for Miljøbeskyttelses myndighedsområder. En vigtig del af rollen i weekenderne vil være at koordinere den praktiske indsats, det frivillige tryghedskorps, kommunale natteværter, støjpatruljen, politiet, dørmænd, arrangører, beboerforeninger og andre relevante aktører i nattelivet. Målet er, at den praktiske afvikling af weekendens natteliv styrkes og at generne mindskes.

Frivilligt tryghedskorps (1,0 mio. kr. årligt i service)

Det frivillige tryghedskorps er de primære værten i natten. Antallet kan skaleres op og ned i forholdt til hvad der aktuelt foregår i byen. De skal hjælpe med at – nedbringe generne fra festen i gaden – men vil ikke være aflønnet af Københavns Kommune. Kommunen vil i stedet gå i dialog med mulige samarbejdspartnere, der har erfaring inden for området, om rammerne for et frivilligt tryghedskorps. Kommunen vil understøtte udviklingen af et tryghedskorps i samarbejde med foreninger, private aktører o.l., som kan bidrage til den egentlig drift og organisering af funktionen. En mulig samarbejdspartner kunne være Roskilde Festivalen, der har tilknyttet en gruppe af frivillige med lignende opgaver under festivalen. Denne gruppe er interesseret i at gøre brug af sin erfaring over hele året og ikke kun i sommerperioden, hvor festivalen afholdes. Valg af samarbejdspartnere står fortsat åbent. Tryghedskorpset koordinerer sine indsatser i dialog med den foreslåede nattelivskoordinator. Gevinsten i det frivillige arbejde i et tryghedskorps vil være indhøstning af erfaringer og muligheder for at afprøve metoder – herunder dialogorienterede metoder, som kan overføres i forbindelse med andre større arrangementer - f.eks. i forbindelse med de store festivaler.

Øget renhold og spuling (4,4 mio. kr. årligt i service og 4,0 mio. kr. i service i 2018 til indkøb af materiel)

Initiativet indebærer øget renhold i morgentimerne i Indre By, således at affald fra nattelivet fjernes hurtigere i de belastede dele af indre By. Dermed fremstår byen renere, når butikkerne åbner, og byens brugere bevæger sig på gaden. Endvidere indebærer initiativet øget renhold på Islands Brygge, for at området kan være pænt og klar til brug, også efter de dage og aftener, hvor mange mennesker har opholdt sig Islands Brygge. Til sidst indebærer initiativet en udvidelse af den nuværende spuleindsats i Indre by og en udvidelse af det geografiske område til også at dække udvalgte områder i brokvarterene. Den øgede indsats vil blive gennemført i weekenderne. Spuleindsatsen minimerer gener efter urin og andre lugtgener fra nattelivet.

Affaldskurve, øget kapacitet (12,1 mio. kr. i anlæg, 2,5 mio. kr. i service)

Kommunen oplever overfyldte affaldskurve i weekendmorgenerne på en række feststrækninger i byen med det resultat, at affaldet flyder på gaden rundt omkring affaldskurvene. Dette kan forebygges ved at opsætte komprimerende affaldskurve. De komprimerende affaldskurve skal specialfremstilles til placeringerne i indre by, og kan opsættes til sommersæsonens start i 2019.

Som en her-og-nu løsning opsættes der fra 1. april til 1. oktober 2018 omkring 280 affaldskurve og 10 affaldscontainere på strategiske steder i byen, hvor affaldskurvene ofte er overfyldte i de tidsrum, hvor kommunens renholdelsesmedarbejdere ikke er på gaden. Denne løsning erstattes i 2019 med 310 permanente komprimerende affaldskurve på de steder i byen, hvor Teknik- og Miljøforvaltningens data, viser, der er behov for ekstra kapacitet, herunder ca. 40 placeringer på Strøget.

Der er et overlap til et initiativ som foreslås under Helhedsplan for Strøget, med udskiftning af alle affaldskurve på Strøget med komprimerende affaldskurve. Hvis det gennemføres, skal nærværende initiativ reduceres med placeringerne på Strøget.

Screening af festzoner (1,0 mio. kr. i anlæg)

Formålet med nattelivszoner er, at imødekomme det pres på København, som vil komme på lidt længere sigt, som følge af øget befolkningstilvækst og stigende turisme.

Risikoen ved en uændret udvikling af nattelivet er, at de områder som i forvejen er meget belastede, bliver yderligere belastet som følge af befolkningstilvækst. Desuden kan en bedre fordeling af nattelivet i byen bidrage til at udvikle nye byområder. Festen skal flyttes

ud af de belastede områder og hen, hvor den generer færrest mulige beboere samt giver mulighed for udvikling af nye attraktive områder. Derfor skal der udover en festivalplads afsøges muligheder for at finde nattelivsområder ligesom f.eks. Kødbyen, der har udviklet sig til et attraktivt og kreativt miljø, men samtidig har meget begrænsede gener for naboerne. Det er nødvendigt at foretage en nærmere screening af passende områder i forskellige bydele, men områder som fx Refshaleøen (KBH K), Vasbygade/Baunehøj (KBH SV), Kløverparken/Prags Boulevard (KBH S) eller Bellahøjområdet (KBH NV) kan være potentielle områder.

Initiativer i Scenarie 3:

Udover initiativerne beskrevet ovenfor under Scenarie 1 og 2, indeholder Scenarie 3 følgende initiativer:

Udvidelse af støjvagten (1,0 mio. kr. årligt i service)

Initiativet indebærer en udvidelse af støjvagten, så støjvagten kan være mere tilstede ved arrangementer og føre systematisk, forebyggende tilsyn i nattelivet herunder med udeserveringer og støj fra restaurationer. Der vil også være mulighed for at gennemføre forskellige kampagner og på forsøgsbasis lade vagten være tilgængelig til kl. 5 om morgenen. For at øge støjvagtens tilstedeværelse i nattelivet er der brug for tilførsel af medarbejderressourcer.

Kommunale natteværter (2,5 mio. kr. i service årligt)

Som supplement til Tryghedskorpset kan der opbygges et kops af deciderede kommunale natteværter.. Natteværterne vil få ansvar for et bredere katalog af effektive og dialogorienterede virkemidler, som politiet og Center for Miljø ikke varetager i dag. Opgaverne bliver bl.a. at styre menneskemængderne, og værterne vil få værktøjerne til f.eks. at yde førstehjælp og kunne dæmme op for larm og konflikter før de udvikler sig. Natteværterne skal derudover sikre data til brug i Bevillingsnævnet, og andre relevante myndigheder omkring forhold, som ligger udenfor politiets og Center for Miljøbeskyttelses myndighedsområder og afrapporteringsgrundlag. Natteværterne vil dermed spille en væsentlig rolle i styrkelsen af Bevillingsnævnes praksis i forhold til vægtning af festen i gaden. De kommunale natteværter vurderes at skulle bestå af mellem ca. 6 personer, som natten igennem færdes i de mest belastede gader. Som udgangspunkt 2 dage om ugen, fredag og lørdag nat. Ved større arrangementer kan tilstedeværelsen udvides efter behov og skaleres ned i andre periode f.eks. vinterhalvåret, hvor generne er færre.

Omkostningsberegning til natteværterne tager udgangspunkt i en arbejdstid fra 22-06, 2 dage om ugen, 52 uger om året med en aflønning svarende til støjvagtens. Funktionen kan opbygges i foråret 2018 med forventet drift til sommeren 2018. Kommunale ressourcer fra f.eks. Sundhedsforvaltningen eller Socialforvaltningen samt relevante private aktører bør inddrages i opbygningen af natteværterne.

Flere toiletter (1,4 mio. kr. i anlæg, 1,6 mio. kr. årligt i service)

Der opsættes fire mobile toiletenheder, som de kendes fra festivaler. De placeres i områder med stor nattelivsaktivitet torsdag eftermiddag og køres bort igen om mandagen. Denne løsning har Teknik- og Miljøforvaltningen de seneste år gjort brug af på Gammel Torv, og erfaringerne er gode. Der etableres et hæve/sænke-toilet på en strategisk udvalgt lokalitet. Det er et lille toilethus, som i hverdagen er skjult under jorden og som i weekenden kan hejses op om aftenen og sænkes, når området renholdes kl. 8 næste morgen. På den måde kan kommunen tilbyde flere toiletter alene i weekenden, hvor behovet er størst. Der er gode erfaringer med denne løsning i Esbjerg, og driftsudgifterne er lave. Etablering af et hæve/sænketoilet i København skal betragtes som et forsøg. Hvis erfaringerne er gode, vil

Teknik- og Miljøforvaltningen evt. på et senere tidspunkt fremlægge et budgetforslag om at udvide antallet, da denne løsning på sigt er noget billigere i drift end opsætningen af mobile festivaltoiletter i weekenderne.

Affaldskurve, øget kapacitet – udvidet indsats (15,0 mio. kr. i anlæg, 3,3 mio. kr. i service)

Ved Scenarie 3 udvides indsatsen ved at øge antallet af affaldskurve med 50 mobile affaldsstativer i 2018 og 50 komprimerende affaldskurve fra 2019 og frem, der opsættes i brokvartererne. Komprimerende affaldskurve er dyrere at vedligeholde og skal spules regelmæssigt for at modvirke lugtgener. Til gengæld skal de tømmes mindre hyppigt. Samlet set er fra 2020 ikke behov for at tilføre yderligere midler til afledt drift.



Baggrund

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 19. juni 2017 godkendte Teknik- og Miljøudvalget Socialdemokratiets medlemsforslag om renere by. Med udgangspunkt i medlemsforslaget har Teknik- og Miljøudvalget bedt Teknik- og Miljøforvaltningen om at udarbejde et budgetnotat, som indeholder konkrete forslag til øget og forbedret renhold af København. Projekterne er indbyrdes uafhængige og kan skaleres.

Indhold

Tiltagene omfatter opsætning af flere skraldespande, hyppigere tømning af skraldespande, sensorer på skraldespande samt hyppigere gadefejning og oprydning. Yderligere omfatter ønsket indsatser inden for holdningspåvirkning gennem kampagner og nudging for at få borgerne til at tage større ansvar for byens renhold samt tydeligere krav til forretninger om renhold af fortovsareal.

Medlemsforslaget omfattede desuden et ønske om strengere sanktioner overfor borgere, der smider skrald, eksempelvis ved at parkeringsvagter kan udskrive afgifter til borgere, der smider affald i byen. Såfremt Teknik- og Miljøforvaltningen skal kunne udskrive afgifter til borgere for henkastning af affald kræver det en lovændring i miljøbeskyttelses- og naturbeskyttelsesloven. Det er på nuværende tidspunkt kun politiet, som har lovhjemmel til at udskrive bøder, hvis de smider affald i byen.

1. Øget renhold

1.1 Affaldskurve – hyppigere tømning, øget renhold, øget kapacitet (2,0 mio. kr. i anlæg, 4,1 mio. kr. i årlig drift)

Borgerne skal opleve en by, hvor det er nemt at komme af med sit affald i byens affaldskurve, som fremstår rene og brugbare. Forvaltningen oplever, at mange borgere ønsker at benytte byens affaldskurve, men i byens mest befærdede områder kan borgerne opleve overfyldte affaldskurve. Det betyder, at affaldet bliver placeret ovenpå eller ved siden af affaldskurvene. Udover at borgerne ikke kan komme af med deres affald, er det med til at påvirke indtrykket af en ren by. Forvaltningen drifter i dag 5.700 affaldskurve over hele byen, som tømmes efter behov. Nogle kurve tømmes seks gange dagligt i sommerhalvåret, for eksempel på Amagertorv, mens de nogle steder i de ydre dele af byen tømmes en gang daglig eller hver anden dag efter behov. Alt efter antallet af besøgende og årstiden er det forvaltningens vurdering, at op til 5 % af samtlige affaldskurve når at blive overfyldte inden næste tømning. Forvaltningen foreslår derfor to til tre ekstra daglige tømninger af de mest belastede affaldskurve efter behov.

Affaldskurvene i København er samtidig til tider meget beskidte. Særligt lågene kan fremstå uhumske, og dermed kan det afholde rygere fra at skodde cigaretter på de dertil indrettede riller i låget. Forvaltningen ønsker derfor at rengøre affaldskurvene en til to gange om året, således at de fremstår brugbare og indbydende.

Derudover vil forvaltningen udskifte 120 af de mest nedslidte kurve, og indkøbe yderligere 60 store (ca. 600L) affaldskurve, som vil blive placeret i områder, hvor der behov for at øge kapaciteten.

1.2. Renere byrum – hyppigere fejning og manuelt renhold (3,3 mio. kr. i anlæg og 12,9 mio. kr. i årlig drift)

Affaldsbelastningen i byen er særligt presset i weekenderne og i sommerhalvåret. Hermed opstår et behov for at renholde mere end en gang i døgnet på en række lokationer, særligt i forbindelse med oprydning efter borgernes daglige brug af byen og nattelivets aktiviteter. Forvaltningen foreslår derfor at opgradere renholdet med hyppigere fejning med fejmaskiner særligt i Middelalderbyen og ved stationer, samt et hyppigere manuelt renhold på de mest belastede lokaliteter i og uden for de indre bydele. Midlerne vil gå til ca. 20 årsværk herunder udstyr, blandt andet arbejdstøj og redskaber. Der skal ligeledes investeres i fejmaskiner til gennemførelse af den ekstra indsats, samt el-cykler til individuel transport af de medarbejdere, der varetager det manuelle renhold.

Derudover har forvaltningen udarbejdet følgende budgetnotater, som bidrager til denne indsats: TM29 *”Initiativer på baggrund af nattelivsplanen herunder bevillingsudløb for reduktion af gener fra nattelivet*’. Her indgår en særskilt plan for øget renhold og optimeringen af affaldskurve på Strøget, i Middelalderbyen og andre steder i Indre By. Hvis der afsættes midler til disse indsatser, vil dette blive koordineret med de foreslåede indsatser i dette notat.

Yderligere arbejder forvaltningen videre med businesscasen *”Ren By med smartere affaldskurve”*, som blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 19. juni 2017. Dette involverer sensorer på affaldskurve, som giver forvaltningen viden om hvordan og hvilke affaldskurve, der bliver brugt mest. Dette betyder fremadrettet, at forvaltningen i højere grad kan optimere tømningen og placeringen af byens affaldskurve.

2. Øget adfærdspåvirkning

Styrkelse af adfærdsendrende indsatser (2,0 mio. kr. i årlig drift)

Forvaltningens eksisterende kampagne REN Kærlighed til KBH har eksisteret siden 2012, og bygger på en grundlæggende stolthed over at være københavnere, og appellerer til det fælles ansvar for en ren by gennem blandt andet et stærkt brand og nudging. Derudover arbejder forvaltningen med adfærdspåvirkning i form af blandt andet partnerskaber med virksomheder, understøtte frivillige der vil samle affald og undervisningsforløb for skoler. Forvaltningen foreslår at udvide de eksisterende tiltag i prioriteret rækkefølge, og skærpe fokus lokalt:

- Flere lokale kampagnenedslag for at skabe lokalt ejerskab til særligt udfordrede kvarterer (0,49 mio. kr. i drift i 2018 og 0,125 mio. kr. i årlig drift i 2018-21).
- Flere lokale partnerskaber med butiksejere, som bliver medejere af kampagnen, og udleverer lommeskebægre, fejer en ekstra gang og stiller flere affaldsløsninger til rådighed. Forvaltningen har partnerskaber med store virksomheder som biografer, McDonald’s og Espresso House. (0,19 mio. kr. i årlig drift).

- Flere undervisningsforløb med ”Skolen Ta’r Skraldet”, et tilbud til skoler i samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen, hvor børn lærer om konsekvenserne af henkastet affald og selv samler affald. (0,2 mio. kr. i årlig drift).
- Gøre det nemmere for borgere, virksomheder og foreninger at medvirke til en renere by ved at udvide den eksisterende ordning, hvor der kan lånes udstyr og få afhentet det indsamlede affald i samarbejde med cafeer, kulturhuse og biblioteker. (0,57 mio. kr. i årlig drift i 2018, 0,41 mio. kr. i 2020 og 0,19 i 2019 og 2021)
- Øget eksponering af den eksisterende kampagne ved brug af flere byplakater, biografspots og annoncering på busser. (0,37 mio. kr. i årlig drift) Afholdelse af årlig ”REN Kærlighed til KBH”-dag, hvor borgere, virksomheder og kommunen kan deltage i en affaldsindsamlingsdag (0,57 mio. kr. i årlig drift)

3. Tydeligere og skærpede krav til forretninger og restaurationer til renhold af fortovsareal (3,7 mio. kr. i årlig drift)

Forvaltningen vurderer, at kravene i den nye restaurationsplan er tilstrækkelige, men erfaringer viser, at en reel effekt kræver konkrete tilsyn med planens overholdelse. Det vil kræve tilførsel af yderligere midler, hvis Teknik- og Miljøforvaltningen skal føre tilsyn med hvorvidt grundejere, som står uden for fortovsordningen, lever op til deres forpligtelse i forhold til renhold af fortov, da det i dag ikke indgår som en del af forvaltningens forpligtelse. Et team der fører tilsyn med erhvervsdrivende, boligforeninger og øvrige offentlige og private grundejere vil løbende kunne sikre, at grundejerne er bevidste om deres forpligtelse, og om nødvendigt, kunne gøre brug af de tilstedeværende sanktionsmuligheder, der findes i vejloven. Udover fortovsrenhold, skal teamet også føre tilsyn med, om erhvervsdrivende opstiller askebægre og affaldskurve, samt overholder regler om udeservering og vareudstilling på fortovsareal.

4. Andre tiltag til bedre renhold og mindre affald

4.1. Øget spuleindsats (0,3 mio. kr. i anlæg og 0,7 mio. kr. årligt i drift)

Forligspartierne afsatte i Budget 2014 midler til en pulje, der skulle nedbringe generne fra nattelivet. Puljen udløber ved udgangen af 2017. Udfordringen med støj i nattelivet og problemer med urinering på gader mv. er fortsat aktuell. Forvaltningen søger med budgetnotatet TM29 ”Initiativer på baggrund af nattelivsplan herunder bevillingsudløb” midler til en øget spuleindsats med fokus på Indre By. Forvaltningen vurderer, at der ud over dette er behov for spuling af tunneller samt pladser med gummibelægning, som eksempelvis Superkilens Røde Plads og Sorte Plads, og i BaNannapark.

4.2. Udvidet indsats mod graffiti (3,3 mio. kr. til drift i 2018 og 1,6 mio. kr. i 2019-2021).

Udbredelsen af graffiti betyder, at områder opfattes som værende mindre vedligeholdt og uden opsyn. Dette kan medvirke til at skabe en opfattelse hos borgerne af, at det er okay at smide affald. Graffitibekæmpelse bidrager derfor til en renere by. Gennem de sidste ti år er omfanget af graffiti i København fordoblet samtidig med, at omfanget af kommunale bygninger, anlæg og byudstyr, der skal beskyttes mod graffiti er, steget.

4.3 Fjernelse af cigaretskod (1 mio. kr. i anlæg og 0,6 mio. kr. til drift i 2018 og 0,9 mio. kr. i 2019-2021)

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at øge indsatsen mod cigaretskod i byens rum. Forvaltningen foreslår etablering af et særligt team på to medarbejdere, som med støvsuger og støvsugeretøjer kan renholde for skod. Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer og undersøgelser viser, at især busstoppesteder er særligt belastet af cigaretskod. Derfor ønsker forvaltningen at prioritere indsatsen ved busstoppesteder, men teamet vil også kunne sættes ind på andre typer af lokaliteter, som fx ved cykelstativer, og ved biografteatre,

teatre, cafeer, restauranter mm., hvor det er svært at komme til med det daglige renhold. Teamet vil kunne nå rundt til alle byens 1.100 busstoppesteder i gennemsnit en gang om ugen.

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetønsket støtter op om målsætningen fra Fællesskab København om, at 2/3 af københavnernes skal opfatte København som en ren by i 2025. I 2014 var det kun tilfældet for 1/3.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 6,7 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,6 mio. kr. i perioden 2018-2021. Projektet har estimerede driftsudgifter på i alt 23,4 mio. kr. i 2018 og 25,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Alle delaktiviteter i projektet kan skaleres uafhængigt af hinanden.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
1.1 Affaldskurve	Anlæg		2.040				2.040
1.1 Affaldskurve	Service		3.103	4.137	4.137	4.137	15.514
1.2 Renere byrum	Anlæg		3.280				3.280
1.2 Renere byrum	Service		9.685	12.913	12.913	12.913	48.424
2. Styrkelse af adfærdssædrende indsatser	Service		2.267	1.867	1.867	1.867	7.868
3. Etablering af tilsyn	Service		3.700	3.700	3.700	3.700	14.800
4.1 Øget spuleindsats	Anlæg		280				280
4.1 Øget spuleindsats	Service		715	715	715	715	2.860
4.2 Graffitibekæmpelse	Service		3.320	1.650	1.650	1.650	8.270
4.3 Fjernelse af cigaretskod	Anlæg		1.022				1.022
4.3 Fjernelse af cigaretskod	Service		611	916	916	916	3.359
Udgifter i alt			30.023	25.898	25.898	25.898	107.717

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,6 mio. kr. i perioden 2018-2021. Projektet har estimerede driftsudgifter på i alt 23,4 mio. kr. i 2018 og 25,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Alle delaktiviteter i projektet kan skaleres uafhængigt af hinanden.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
1.1 Nye Affaldskurve		420				420	420
1.1 Hyppigere tømning		1.620				1.620	1.620
1.2 Hyppigere gadefejning		3.280				3.280	3.280
4.1 Øget spuleindsats		280				280	280
4.3 Fjernelse af cigaretskod		1.022				1.022	1.022
Anlægsudgifter i alt		6.622				6.622	6.622
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
1.1 Affaldskurve		3.103	4.137	4.137	4.137	15.514	
1.2 Hyppigere fejning af gader og byrum		9.685	12.913	12.913	12.913	48.424	
2. Styrkelse af adfærdsændrende indsatser		2.267	1.867	1.867	1.867	7.868	
3. Etablering af tilsyn		3.700	3.700	3.700	3.700	14.800	
4.1 Øget spuleindsats		715	715	715	715	2.860	
4.2 Udvidet indsats mod graffiti		3.320	1.650	1.650	1.650	8.270	
4.3 Fjernelse af cigaretskod		611	916	916	916	3.359	
Serviceudgifter i alt		23.401	25.898	25.898	25.898	101.095	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Initiativ 1.1 Nye affaldskurve og hyppigere tømning forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget april 2018.

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

Initiativ 1.1 Hyppigere gadefejning og 4.1 øget spuleindsats forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget april 2018.

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

Initiativ 2. Styrkelse af adfærdsændrende indsatser forventes ibrugtaget juli 2018

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2018

Initiativ 3 Etablering af tilsyn forventes ibrugtaget maj 2018

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2018

Initiativ 4.2 Udvidet indsats mod graffiti forventes ibrugtaget februar 2018

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Februar 2018

Initiativ 4.3 Fjernelse af cigaretskod forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget april 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Alle initiativer kan gangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende					x
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere givet midler til en række renholdsindsatser af forskellig karakter herunder toiletrenhold, Green Teams med mere.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			3.000				
Overførselssagen 2013-14							
Budgetaftale 2015				8.800			
Overførselssagen 2014-15							
Budgetaftale 2016					6.600		
Overførselssagen 2015-16							
Budgetaftale 2017						8.700	
Afsatte midler i alt			3.000	8.800	6.600	8.700	



BU3 Skolen ved Sundet - 1 spor og 112 fritidspladser

Baggrund

Byudviklingen på Nordøstamager betyder, at der frem mod 2050 er behov for at etablere 7 nye skolespor, jf. covernotat om kapacitetsudfordringer på skoleområdet. Skolen ved Sundet er på nuværende tidspunkt fyldt op. Udvidelsen af skolen fra 3 til 4 spor er en del af løsningen på behovet i Nordøstamager, der også omfatter den nye skole på 3 spor på Holmbladsgade, som har fået en planlægningsbevilling.

Skolen ved Sundet har, på trods af distriktsændringer, haft et meroptag på 1 klasse i hhv. 16/17 og 17/18, hvor man har oprettet 4 klasser i stedet for de planlagte 3. Dette skal løses enten med sporudvidelse eller en ny distriktsændring. På den baggrund blev der i Overførselssagen 2016/17 afsat en planlægningsbevilling på 4 mio. kr. til undersøgelse af muligheden for at udvide skolen med 1 spor inkl. 112 fritidspladser og opgradering af den tidligere besluttede EAT skolemadsordning til madskole.

Indhold

Planlægningsfasen har vist, at det er muligt at udvide skolen til en 4-spolet skole inkl. fritidstilbud og samtidig opgradere EAT-ordningen til madskole. Planlægningsfasen har taget udgangspunkt i at koordinere sporudvidelsen med de øvrige anlægsprojekter, som omfatter en ny fritidsinstitution, en helhedsrenovering samt etablering af EAT og et nyt faglokale til Håndværk og Design.

Beslutning

Der skal på baggrund af den gennemførte planlægningsfase træffes beslutning om afsættelse af en anlægsbevilling til etablering af 1 ekstra spor inkl. 112 fritidspladser på Skolen ved Sundet. Yderligere skal der træffes beslutning om afsættelse af midler til en opgradering af den besluttede EAT-ordning til madskole.

Afsættes midlerne i Budget 2018, forventes den nye kapacitet at stå klar til brug til efteråret 2020.

Udvidelse med 1 spor inkl. 112 fritidspladser (153,7 mio. kr.)

Udvidelsen sker ved at etablere en ny selvstændig bygning til udskolingen på skolens grund, mens den eksisterende skolebygning tilpasses til indskoling og mellemtrin i forbindelse med helhedsrenoveringen. Den nye bygning placeres vest for den eksisterende hovedskolebygning i sammenhæng med skolens nye fritidsinstitution.

Samlingen af hele udskolingen betyder, at der kan etableres et mere uddannelsesrettet udskolingsmiljø. Projektet giver også mulighed for at sammentænke lokalernes funktioner, så lokalerne kan bruges fleksibelt på tværs af skole og fritid, hvilket skolens og fritidsinstitutionens ledelser bakker op om.

Hovedskolen og friluftsskolen er tegnet af Kaj Gottlob og har været fredet siden 1990, da skolen vurderes at have en væsentlig kulturhistorisk værdi bl.a. pga. et særligt arkitektonisk fokus på lys og sammenhæng med de omgivende grønne arealer. Det er på den baggrund Teknik og Miljøforvaltningens vurdering, at udbygningen skal tage højde for og fastholde denne særlige værdi, som skolen har, bl.a. i forhold til placeringen og højden af udbygningen på grunden.

På grund af udvidelsens omfang og beliggenheden ved en fredet skole er det nødvendigt at udarbejde lokalplan. Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen og Byggeri København igangsat lokalplansarbejdet. Det er forventningen, at der vil forelægge et forslag til lokalplan primo 2018, hvor placering og konsekvenser for projektøkonomien med nedgravning mm kvalificeres yderligere. På den baggrund vil det være muligt at fastlægge den endelige projektøkonomi. Ledige midler i denne fase tilfalder kassen.

I anlægsbevillingen er inkluderet:

- 3,5 mio. kr. til etablering af en kvarterpark med robuste udearealer (udstyr, legeredskaber og belægning), så udearealet også kan bruges af børnefamilier i hele området udenfor skoletid.
- 1,5 mio. kr. til klimasikring af lokalområdet på skolens udearealer

Endvidere er i anlægsbevillingen indeholdt 51,7 mio. kr. til følgende forhold, som vil blive kvalificeret yderligere mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Byggeri og Børne- og Ungdomsforvaltningen frem mod primo 2018:

- Nedgravning af den nye tilbygning, som følge af krav til placering og bygningshøjde på max 3 etager
- Byggefeltets placering og konsekvenser heraf i f.t. nedrivning og genopbygning af faglokalebygning
- Trafikafvikling på Backersvej og Samosvej

Tidlig opstart og genhusning

Behovet for tidlig opstart af det 4. spor kan løses i pavilloner på skolens matrikel. Yderligere vil der være behov for at genhuse den nedrevne faglokalebygning, indtil den nye bygning står klar. Det kan også ske på skolens matrikel. Finansieringsbehov til tidlig opstart og genhusning udgør ca. 9 mio. kr., som er indeholdt i anlægsbevillingen.

Tilvalgsscenario: Opgradering af EAT skolemadsordning til madskole (43,2 mio. kr.)

Ønskes en opgradering af den tidligere besluttede EAT ordning til madskole med eget produktionskøkken, kan dette lade sig gøre i nybyggeriet. Produktionskøkken og øvrige faciliteter til madskolen kan nedgraves, da der ikke stilles de samme krav til dagslys mv. til disse funktioner, som der gør til f.eks. undervisningslokaler.

På en madskole indgår eleverne i fremstillingen af maden og har derfor et pædagogisk sigte, da eleverne lærer om fødevarer og sunde madvaner. Der produceres mad til alle skolens børn på en madskole, hvorimod der med EAT ordningen regnes med, at maden er et tillæg til den medbragte mad.

Lokal inddragelse og borgerdialog

Skolens eksisterende brugere (elever, skoleledelse og –bestyrelse) har deltaget i et byggeudvalg, som har været inddraget løbende igennem planlægningsfasen. Yderligere har Børne- og Ungdomsforvaltningen haft dialog med Lokaludvalget for Amager Øst omkring kapacitetsbehovet i området og muligheden for at udvide Skolen ved Sundet.

Økonomi

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Udvidelse med 1 spor inkl. 112 fritidspladser	Anlæg	3.324	12.324	55.624	63.024	0	19.424	153.720
Tilvalgsscenario: Opgradering af EAT til madskole	Anlæg	2.095	3.595	16.695	20.795	0	0	43.180
-								
Udgifter i alt		5.419	15.919	72.319	83.819	0	19.424	196.900

Risikovurdering

Mange myndighedsbehandlinger på samme matrikel og samspillet mellem lokalplan og myndighedsbehandling hos Slots- og Kulturstyrelsen kan potentielt skabe risiko for skred i tidsplanen.

Nedgravning af byggeri kan give udfordringer ift. grundvand, jordbundsforhold, forurening og skybrud i anlægsfasen, som kan påvirke både tid og økonomi.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Anlægsprojekter i ByK-regi: Udvidelse med 1 spor inkl. 112 fritidspladser

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Anlægsudgift (BUF)	BUU	BUU Anlæg	0	0	0	15.200	0	0	15.200	
Anlægsudgift (ByK)	ØU	ØU - BYK Anlæg	2.355	11.355	54.655	46.855	0	18.455	133.675	*
KK byggehonorar (ByK)	ØU	ØU - BYK adm	904	904	904	904	0	904	4.520	*
KK byggehonorar (BUF)	BUU	BUU Anlæg	65	65	65	65	0	65	325	*
Anlægsudgifter i alt			3.324	12.324	55.624	63.024	0	19.424	153.720	*
- Vedligehold										
- Afledt drift										
Afledte serviceudgifter i alt										

Tabel 3 - Anlægsprojekter i ByK-regi: Tilvalgsscenario madskole

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Anlægsudgift (BUF)α	BUU	BUU Anlæg	0	0	0	800	0	0	800	*
Anlægsudgift (ByK)	ØU	ØU - BYK Anlæg	1.701	3.201	16.301	19.601	0	0	40.804	*
KK byggehonorar (ByK)	ØU	ØU - BYK adm	345	345	345	345	0	0	1.380	*

KK byggehonorar (BUF)	BUU	BUU Anlæg	49	49	49	49	0	0	196	*
Anlægsudgifter i alt			2.095	3.595	16.695	20.795	0	0	43.180	*
- Vedligehold										
- Afledt drift										
Afledte serviceudgifter i alt										

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet været i ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID.

Bydel og adresse

- Skolen ved Sundet, Samosvej 50, 2300 København S

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)						
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	x	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	I alt
Budgetaftale 2014							
Overførselssagen 2013-14							
Budgetaftale 2015							
Overførselssagen 2014-15							
Budgetaftale 2016				218.700			
Overførselssagen 2015-16					7.900		
Budgetaftale 2017							
Overførselssagen 2016-17						4.000	
Afsatte midler i alt				218.700	7.900	4.000	230.600



Henvist af BR, eDoc nr.: 2014-0052683

KF59 EM i fodbold i København 2020

Baggrund

Dansk Boldspil-Union (DBU) har i 2020 vundet værtskabet for tre puljekampe og en ottendedelsfinale i forbindelse med EM i fodbold (EM 2020), som afvikles fra 12. juni – 12. juli 2020.

Københavns Kommune har i forbindelse med Budget 2015 truffet principbeslutning om Københavns værtskab for EM 2020, og at kommunens bidrag prioriteres i kommende budgetforhandlinger. Københavns Kommune og DBU har påbegyndt forhandlingerne om en tilskudsaftale, som præciserer opgave- og ansvarsfordeling i forbindelse med byens værtskab. Der er behov for, at budgettet nu afsættes, så den konkrete eventplanlægning formelt kan påbegyndes.

Indhold

Københavns Kommunes samlede budget til EM 2020 er på 18,1 mio. kr. (2018 p/l), heraf 8,2 mio. kr. i direkte tilskud til DBU, 7,8 mio. kr. i ekstraudgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen og 2,1 mio. kr. til Kultur- og Fritidsforvaltningens aktiveringsindsats i forhold til at gøre EM 2020 til en københavnerbegivenhed.

Europamesterskabet i fodbold anses som den 3. mest populære sportsevent i verden. I 2020 afholdes mesterskaberne i 13 forskellige europæiske lande som en markering af 60-året for den første EM-slutrunde, som blev spillet i Frankrig i 1960. 12 byer bliver vært for fire kampe, mens London bliver vært for semifinaler og finale. Københavns Kommunes overordnede målsætningen for EM 2020 er at benytte eventen, dels som løftestang for at udvikle fodbold som idrætsgren i København, dels til at skabe en begivenhed, som giver alle interessenter, borgere og besøgende en oplevelse af at være ”En Del af Noget Større”.

I alt 130.000 fans får i København mulighed for at overvære kampe på stadion, mens en stor offentlig fanzone samt inkluderende sideevents op til og under mesterskaberne skal sikre en folkefest for alle borgere og besøgende. Til formålet anbefaler Kultur- og Fritidsforvaltningen, at der afsættes 2,1 mio. kr., dels til kontraktbundne udgifter til aktivitetsprogram til den officielle fanzone, dels til bred aktivering af eventen. En del af midlerne vil blive afsat til at styrke vilkårene for at dyrke boldspil i København og til afvikling af sideevents i samarbejde med byens kulturaktører og foreningsliv, eksempelvis i form af pop-up events i alle bydele op til og under EM.

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at eventen vil påføre Teknik- og Miljøforvaltningen ekstraudgifter på 7,8 mio. kr. til bl.a. areal- og trafikhåndtering, renhold, trafikal kommunikation mm.

Som værtsby er det endvidere Københavns Kommunes målsætning at inddrage og samarbejde med en bred vifte af interessenter for også at benytte EM i fodbold 2020 som platform for eksponering af Københavns styrkepositioner internationalt, herunder regionale erhvervsinteresser. Økonomiforvaltningen har påtaget sig opgaven med at synliggøre en række prioriterede politiske dagsordener, som rækker ud over det rent sportslige. Det er eksempelvis oplagt at søge partnerskaber mellem København og andre interesserede hovedstæder og i fællesskab sætte fokus på at vise, at byerne er drivere - ikke bare af den store sportsbegivenhed - men også af borgernære og innovative løsninger indenfor både den grønne og SMARTE dagsorden.

Projektet understøtter Kultur- og Fritidspolitikken 2016-2019, Sundhedspolitikken 2015-2025, Fællesskab København – Vision for 2025 samt Københavns Kommunes Erhvervs- og Vækstpolitik 2015-2020.

Økonomi

Københavns Kommunes samlede budget for EM 2020 er på 18 mio. kr., heraf 8,2 mio. kr. i direkte tilskud til DBU, 7,8 mio. kr. i ekstraudgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen og 2,1 mio. kr. til Kultur- og Fritidsforvaltningens aktiveringsindsats i forhold til at gøre EM i fodbold 2020 til en københavnerebegivenhed.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	I alt
Direkte tilskud til DBU	Service		8.180		8.180
Serviceudgifter i Teknik- og Miljøforvaltningen	Service		7.760		7.760
Aktivering og sideevents – Kultur- og Fritidsforvaltningen	Service	500	1.610		2.110
Udgifter i alt		500	17.550		18.050

Teknik- og Miljøforvaltningens udgifter er præciseret i tabel 2.

Tabel 2: Oversigt over ekstraudgifter i TMF i forbindelse med EM 2020

(1.000 kr. – 2018 p/l)	I alt
Renhold af arealer og faciliteter omkring Parken/Fælledparken	1.290
El og vand til arealer og faciliteter omkring Parken/Fælledparken	1.080
Toiletter omkring Parken/Fælledparken	1.080
Afspærring omkring Parken/Fælledparken	2.150
Trafikal kommunikation	1.080
Følgeomkostninger fanzone: ekstra renhold, afspærring mv.	1.080
Samlede serviceudgifter i TMF	7.760

Risikovurdering

Kravene til sikkerhed og beredskab kan imidlertid være øgede i lyset af de terrorhandlinger, som har ramt det europæiske kontinent i løbet af de seneste år. Det kan derfor heller ikke afvises, at denne udvikling vil kunne påvirke både eventens overordnede budget, som DBU er ansvarlig for, samt Københavns Kommunes interne budget til borgerrettet aktivering i byrummet, etablering og drift af den officielle fanzone med videre negativt. Dertil kan der komme ekstraudgifter til Hovedstadens Beredskab i det omfang EM 2020 medfører beredskabsopgaver ud over, hvad der er grundlag for at dække gennem kommunernes fælles bidrag til beredskabet.

Københavns Kommune hæfter ikke økonomisk over for DBU ud over kommunens direkte tilskud til DBU på 8,2 mio. kr. Københavns Kommune hæfter alene for afvigelser fra budgettet for så vidt angår Københavns Kommunes interne budget. Aktuelt er det fortsat vurderingen, at Københavns Kommunes forpligtelser over for UEFA kan imødekommes inden for rammerne af Borgerrepræsentationens forventede bevilling til EM 2020.

Bevillingstekniske oplysninger

Det direkte tilskud til DBU håndteres af Kultur- og Fritidsforvaltningen, der ligeledes er ansvarlig for de 2,1 mio. kr. til fanzone aktiviteter samt øvrig involvering af borgere, besøgende og foreninger op til og under EM 2020. Der udmøntes 7,8 mio. kr. i ekstraudgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Flere forvaltninger/udvalg

Tablet 3: Fordeling mellem udvalg på styringsområde

(1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2019	2020	I alt
Tilskud til DBU	KFU	1510		8.180	8.180
Serviceudgifter i TMF	TMU	1400		7.760	7.760
Aktivering og udvikling af sideevents – KFF	KFU	1510	500	1.610	2.110
Udgifter i alt			500	17.550	18.050

Bydel og adresse

Bydækkende? X					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	



KF29 Pakke til opgradering af fodbolden i København

Baggrund

Der er en stadig stigende efterspørgsel på fodboldbaner i København, og i Budget 2018 indgår en række fodboldprojekter, der har til formål at imødekomme efterspørgslen. Dette notat skal give et overblik over fodboldprojekter, der søges planlægnings- og anlægsbevillinger til i Budget 2018, muligheden for flere kunstgræsbaner på Nørrebro samt et forslag om at undersøge muligheder for et tættere samarbejde om drift af skolernes fodboldbaner.

Indhold

Budgetnotatet indeholder følgende tre elementer:

1. Fodboldprojekter, der søges planlægnings- og anlægsbevillinger til i Budget 2018

Der er forslag om planlægningsbevillinger på i alt 3,0 mio. kr. til opgradering og anlæg af fem fodboldbaner i Budget 2018.

Teknik- og Miljøudvalget fremlægger budgetnotat om en anlægsbevilling på 5 mio. kr. til en merudgift til anlæg af en fodboldbane i Budget 2018.

2. Mulighed for flere kunstgræsbaner på Nørrebro

Der er forslag om en screeningsbevilling på i alt 0,3 mio. kr. til afsøgning af mulige grunde til en ny kunstgræsbane på Nørrebro.

3. Drift af skolernes fodboldbaner

Undersøge mulighederne for et tættere samarbejde mellem Kultur- og Fritidsforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen om driften af skolefodboldbanerne herunder en opgradering af banerne til samme standard som Kultur- og Fritidsforvaltningens fodboldbaner.

1. Fodboldprojekter der søges planlægnings- og anlægsbevillinger til i Budget 2018

Herunder fremgår en oversigt over de fodboldprojekter, der søges planlægnings- og anlægsbevillinger til i Budget 2018:

Kunstgræsbane til belastet boligkvarter i Valby (0,6 mio. kr.) - KF14

En planlægningsfase for en 8-mands kunstgræsbane med lys og hegn på Kulbanevej i Valby kan realiseres for 0,6 mio. kr. Midlerne søges fordelt med 0,3 mio. kr. i 2017 og 0,3 mio. kr. i 2018.

Anlægsudgifterne til en 8-mands kunstgræsbane skønnes at være 7-8 mio. kr. De årlige driftsudgifter skønnes til 0,3 mio. kr. årligt.

Børn og unge i det socialt udsatte og belastede boligkvarter ved Kulbanevej i Valby har begrænsede muligheder for at dyrke idræt. En fodboldbane i kvarterets centrum, Kulbaneparken, kan styrke rammerne for foreningsliv, fællesskab og idrætsaktivitet og dermed give området et løft.

Der er alene plads til en 8-mands bane på grund af terrænforhold og krav om en langsgående sti i parken. Parkarealet er endnu ikke frigivet, og ejerforholdene er derfor ikke afklaret.

Der er udarbejdet et særskilt budgetnotat herom (KF14).

Kunstgræsbane til Emdrupparkens Idrætsanlæg (0,5 mio. kr.) - KF23

En planlægningsfase for en 11-mands kunstgræsbane med lys og hegn til Emdrupparkens Idrætsanlæg kan realiseres for 0,5 mio. kr. Projektet vil være en omlægning af én af de nuværende naturgræsbaner til en kunstgræsbane.

Anlægsudgiften er skønnet til 12 mio. kr. Den årlige merudgift til drift skønnes til 0,3 mio. kr.

Emdrupparkens Idrætsanlæg rummer to 11-mands naturgræsbaner, en 7-mands kunstgræsbane, en minibane i kunstgræs udviklet i samarbejde med DBU samt flere små naturgræsbaner.

Åbeskyttelseslinje og skybrudssikring

Fodboldbanen er placeret indenfor åbeskyttelseslinjen ved vandsystemet, der forbinder Utterslev Mose, Emdrup Sø og Gentofte Sø. Dette medfører risiko for, at projektet ikke kan gennemføres, eller at der stilles særlige krav til drænløsninger, hegn, master mv. Byggefeltet er desuden placeret inden for et område, der er særligt udsat i forbindelse med skybrud. Særlige afværge- og/eller drænløsninger skal undersøges i planlægningsfasen.

Der er udarbejdet et særskilt budgetnotat herom. (KF23).

Omlægning af stadionbanen i Vanløse Idrætspark (0,5 mio. kr.) - KF20

En planlægningsfase for en 11-mands kunstgræsbane med lys på stadionbanen i Vanløse Idrætspark kan realiseres for 0,5 mio. kr.

Anlægsudgiften skønnes til ca. 8-11 mio. kr. Den årlige driftsudgift vil være i størrelsesordenen 0,3 mio. kr.

Vanløse Idrætspark rummer en stadionbane med naturgræs, en 11-mands kunstgræsbane samt en 7-mands kunstgræsbane. En omlægning til kunstgræs samt etablering af lysanlæg vil øge den mulige spilletid og kapaciteten.

Der er udarbejdet et særskilt budgetnotat herom. (KF20).

Opgradering af Sundby Idrætspark (0,7 mio. kr.) - KF27

En planlægningsfase for en opgradering af stadionbanen med kunstgræs, lysanlæg og varme i banen kan realiseres for 0,7 mio. kr.

I det videre arbejde skal der laves en kortlægning af pris, udformning, driftsøkonomi og VVM for et lysanlæg, varme i banen og omlægning fra naturgræs til kunstgræs på stadionbanen i Sundby Idrætspark. De tre elementer kan realiseres uafhængigt af hinanden.

Lysanlæg, omlægning fra naturgræs til kunstgræs og varme i banen skønnes at koste:

Udgift i 1.000 kr. (2018 p/l)	Anlægsudgift	Årlige driftsudgifter
Lys	3.000 – 5.000	40
Kunstgræs	4.800 – 7.300	300
Banevarme	2.000 – 5.000	2.000

Fremad Amager spiller i øjeblikket 1. divisionskampe i Sundby Idrætspark. Divisionsforeningen stiller krav om både lysanlæg og varme i banen, hvis der skal afvikles kampe i Superligaen og 1. division. Stadionbanen i Sundby Idrætspark lever ikke op til disse krav. Fremad Amager har en lejeaftale med Slagelse for sæsonen 2018/2019. Hvis ikke forholdene om lysanlæg og varme i banen i Sundby Idrætspark bringes i orden, skal Fremad Amager spille sine hjemmekampe i Slagelse, såfremt de fortsætter i 1. divisionen i næste sæson.

Der er udarbejdet et særskilt budgetnotat herom. (KF27).

Midlertidig kunstgræsbane på Otto Busses Vej (0,7 mio. kr.) - KF22.

En planlægningsfase for en midlertidig 11-mands kunstgræsbane med tilhørende lys og hegn på Otto Busses Vej kan realiseres for 0,7 mio. kr.

Grunden på Otto Busses Vej ejes af DSB Ejendomme. DSB Ejendomme vurderer, at det er teknisk muligt at etablere en midlertidig kunstgræsbane svarende til en periode på minimum 2 år. DSB Ejendomme kan på nuværende tidspunkt ikke give tilsagn om brug af det pågældende areal efter 2020. Dette skyldes, at arealets fremtidige anvendelse endnu ikke er fastlagt.

DSB Ejendomme anslår, at anlægget vil blive dyrt, da der skal nedrives en bygning på over 5.000 m², samt betales leje til DSB. DSB Ejendomme påpeger desuden, at de ikke ønsker at reservere arealet eksklusivt til kunstgræsbane.

En midlertidig kunstgræsbane på Otto Busses Vej skønnes at koste 12 mio. kr. Hertil kommer udgifter i størrelsesordenen 6 mio. kr. til en nødvendig nedrivning af eksisterende byggeri på arealet, samt nødvendig oprensning af det pågældende areal. Den årlige driftsudgift herunder vedligehold og lys skønnes til 0,4 mio. kr. Endvidere skal der indregnes nedrivningsomkostninger, hvis banen skal nedlægges efter 2020. Der er på nuværende tidspunkt ikke noget skøn over omkostningerne hertil.

Der er udarbejdet et særskilt budgetnotat herom. (KF22).

Hekla Park (5 mio. kr., merudgift, Teknik- og Miljøforvaltningen) – TM57

En kunstgræsbane med hegn og lys i Hekla Park, Amager Fælled kan realiseres for en merudgift på 5 mio. kr. Alternativt kan en kunstgræsbane uden hegn og belysning realiseres for 3 mio. kr.

Der er tidligere afsat en bevilling på 7 mio. kr. til projektet. Det har vist sig, at jorden er problematisk at bygge en fodboldbane på, og at det derfor kræver yderligere midler at etablere banen, da der skal laves forskellige foranstaltninger. Projektet kan ikke realiseres, hvis ikke der afsættes flere midler.

Der er indhentet dispensation fra fredning samt givet en landzonetilladelse.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et særskilt budgetnotat herom. (TM57).

2. Mulighed for flere kunstgræsbaner på Nørrebro (0,3 mio. kr.)

En screening af mulige grunde til en ny kunstgræsbane på Nørrebro kan realiseres for 0,3 mio. kr. Dette er i forlængelse af fodboldklubben Nørrebro Uniteds ansøgning.

Der er et stort pres på fodboldbanerne på Nørrebro. Fodboldklubben, Nørrebro United, må i dag afvise mange børn og unge, fordi der ikke kan optages flere i klubben på grund af banemangel.

En screeningsbevilling skal gå til indledende undersøgelser af blandt andet plan- og miljøforhold på fem placeringer, som fodboldklubben selv har udpeget (Mimersparken, Nørrebroparken, Hans Tavsens park, Nuuks plads og Nørre Allé). Arealerne administreres af Teknik- og Miljøforvaltningen samt Københavns Universitet, hvorfor disse parter skal tilknyttes screeningsprojektet.

3. Drift af skolernes fodboldbaner

Kultur- og Fritidsforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen kan sammen undersøge mulighederne for et tættere samarbejde om driften af skolefodboldbanerne herunder en opgradering af banerne til samme standard som Kultur- og Fritidsforvaltningens fodboldbaner.

Økonomi

I tabellen fremgår en oversigt over de fodboldprojekter, der indgår i Budget 2018:

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2017	2018	2019	I alt
Planlægningsbevilling til omlægning af stadionbanen i Vanløse Idrætspark	Anlæg		504		504
Planlægningsbevilling til kunstgræsbane til belastet boligkvarter i Valby	Anlæg	300	300		600
Planlægningsbevilling til etablering af kunstgræsbane på KFUM's bane på Emdrup Idrætsanlæg	Anlæg		516		516
Planlægningsbevilling til opgradering af Sundby Idrætspark	Anlæg		720		720
Planlægningsbevilling til kunstgræsbane på Otto Busses Vej	Anlæg		660		660
Screeningsbevilling til kunstgræsbane på Nørrebro	Anlæg		300		300
Udgifter i alt*		300	3.000		3.300

*Hertil kommer 5 mio. kr., som Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger.

Risikovurdering

1. Fodboldprojekter, der søges planlægnings- og anlægsbevillinger til i Budget 2018

De enkelte risici ved fodboldprojekterne er beskrevet i de særskilte budgetnotater. Særligt ved ”Midlertidig kunstgræsbane på Otto Busses Vej” skal det bemærkes, at der er stor risiko forbundet med projektet.

2. Flere kunstgræsbaner på Nørrebro

Der er lav risiko forbundet med en screeningsbevilling til en ny kunstgræsbane på Nørrebro.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Anlægsprojekter i ByK-regi:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	I alt	*
Planlægningsbevillinger (ByK)	ØU	3160	300	2.300		2.600	*
KK Byggehonorar (ByK)	ØU	3161		200		200	*
KK Byggehonorar (KFF)	KFU	3510		200		200	*
Anlægsudgifter i alt			300	2.700		3.000	*

Tabel 3 - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Screeningsbevilling	KFU	3510		300				300	*
Anlægsudgifter i alt				300				300	*

Øvrige tekniske oplysninger

De særskilte budgetnotater under punkt 1 har været i ejendomsfaglig høring.

En screeningsbevilling til en ny kunstgræsbane kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Dette budgetnotat er henvist af Kultur- og Fritidsudvalget.

Bydel og adresse

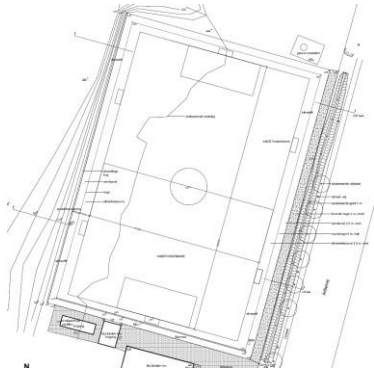
Budgetnotaterne med fodboldprojekter dækker over følgende bydele:

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)									
Bispebjerg	x	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	x	Valby	x	Amager Øst	
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse	x	Amager Vest	x

Kunstgræsbane til belastet boligkvarter i Valby: Kulbanevej 14, 2500 Valby
Kunstgræsbane på Emdrup Idrætsanlæg: Nøkkerosevej 23, 2400 København NV
Omlægning af stadionbanen i Vanløse Idrætspark: Klitmøllervej 20, 2720 Vanløse
Sundby Idrætspark stadionbane: Englandsvej 61, 2300 København S
Kunstgræsbane på Otto Busses Vej: Otto Busses Vej, 2450 København SV
Fodboldbane i Hekla Park: Artillerivej 190, 2300 København S



TM57 Kunstgræsbane ved Hekla Park



Baggrund

I Overførselssagen 2011-2012 blev der bevilliget 7,0 mio. kr. til en kunstgræsbane ved Hekla Park på Amager Fælled inklusiv hegn og belysning. Bevillingen blev givet på grundlag af generelle nøgletal for kunstgræsbaner udført i Københavns Kommune, men forundersøgelser har vist, at jordbunden på arealet er blød og indeholder meget vand, hvilket udfordrer etableringen af banen. Det er derfor nødvendigt at stabilisere jordbunden, så banen bliver holdbar og driftssikker, hvilket ikke kan gennemføres indenfor den afsatte bevilling.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et projektforslag til en holdbar kunstgræsbane ved Hekla Park ved hjælp af en særlig stabilisering af jordbunden under banen, så banen bliver holdbar og driftssikker. Fredningsnævnet har givet dispensation fra fredningen til anlæggelse af kunstgræsbanen. Dispensationen har, på baggrund af en klage fra Danmarks Naturfredningsforening, været behandlet af Miljø- og Fødevareklagenævnet, som gav Fredningsnævnet medhold og stadfæstede dispensationen, hvilket betyder at kunstgræsbanen kan anlægges. Dette budgetnotat indeholder to scenarier. De to scenarier omhandler anlæggelsen af en kunstgræsbane henholdsvis med og uden hegn og belysning.

Scenarie 1. Kunstgræsbane med hegn og belysning (5,0 mio. kr.)

Scenarie 1 består af en 11-mands kunstgræsbane med målene 94,5 x 61,2 meter med hegn og belysning. Belysningen består af otte lysmaster med en højde på 12 meter, hvor belysningen indstilles, så lyset koncentrerer sig til banens område. Lysforurening af omgivelser mindskes hermed mest muligt. Rundt om banen etableres et 6 meter højt, lakeret stålhegn. Fredningsnævnet har givet dispensation til anlæggelsen af banen med hegn og belysning under forudsætning af, at lysmasterne automatisk slukkes kl. 21.00, og at der etableres en skærmende beplantning af hegnet ud mod Artillerivej til at begrænse lysudfald fra anlægget til det omgivende landskab.

Scenarie 2. Kunstgræsbane uden hegn og belysning (3,0 mio. kr.)

Scenarie 2 består af en 11-mands kunstgræsbane uden hegn og belysning med samme mål som i scenarie 1.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at scenarie 1 er den mest funktionelle og sikkerhedsmæssige forsvarlige løsning. Årsagen til dette er, at en kunstgræsbane uden belysning ikke vil leve op til formålet, da banen ikke vil kunne udnyttes optimalt i de

mørke vintermåneder. Da kunstgræsbanen skal ligge parallelt med Artillerivej, som er en forholdsvis trafikeret vej, er det af sikkerhedsmæssige årsager nødvendigt at etablere et hegn. Hegnet skal forhindre, at bolde skydes ud på vejen og, at børn løber ud på vejen efter vildfarende bolde.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Københavns fodboldklubber danner rammen om en sund og aktiv livsstil. En kunstgræsbane ved Hekla Park vil medvirke til, at der skabes mulighed for aktivt fodboldspil hele året. Dette vil understøtte målsætningen i Fællesskab København om, at Københavnerne opholder sig 20% mere i byens rum.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 6 årsværk (scenarie 1) og en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,6 årsværk (scenarie 2) (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på yderligere 5,0 mio. kr. udover den oprindeligt afsatte bevilling i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	I alt
Scenarie 1	Anlæg	199	4.754			4.953
Afledt drift scenarie 1	Service			707	707	1.414
Udgifter i alt		199	4.754			6.367

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på yderligere 3,0 mio. kr. udover den oprindeligt afsatte bevilling i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	I alt
Scenarie 2	Anlæg	199	2.774			2.973
Afledt drift scenarie 2	Service			554	554	1.108
Udgifter i alt		199	2.774	554	554	4.080

Begge scenarier forventes ibrugtaget i december 2018.

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Der forventes en besparelse på 0,9 %, ud fra projektoptimering og byggeweb, som er indarbejdet i tabellerne.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Realisering af projektet kræver en landzonetilladelse, som forvaltningen allerede nu søger.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på yderligere 5,0 mio. kr. udover den oprindeligt afsatte bevilling i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter, scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	199	545			743	743*
- Udførsel		4.209			4.209	4.209*
Anlægsudgifter i alt	199	4.754			4.953	4.953*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift			707	707	1.414	
Afledte serviceudgifter i alt			707	707	1.414	

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på yderligere 3,0 mio. kr. udover den oprindeligt afsatte bevilling i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter, scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	199	495			693	693*
- Udførsel		2.278			2.278	2.278*
Anlægsudgifter i alt	199	2.773			2.972	2.972*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift			554	554	1.108	
Afledte serviceudgifter i alt			554	554	1.108	

Tabel 5 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat juli 2018 og ibrugtaget december 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, og budgetnotatet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da hele anlægsbevillingen er stjernemarkeret.

Bydel og adresse

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	X

Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2011-2012 blev afsat 7,0 mio. kr. til en kunstgræsbane ved Hekla Park. I Budgetaftalen 2013 blev der afsat 1,3 mio. kr. i drift i 2014 og 1,3 mio. kr. i drift i 2015 til drift af kunstgræsbaner i Husum og på Amager.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2011-2012	7.000						
Budgetaftale 2013			1.300	1.300			
Afsatte midler i alt	7.000		1.300	1.300			



Henvist af et medlem af BR fra Dansk Folkeparti, eDoc nr.: 2017-0085918-18

KFI8 Dræning af fodboldbaner på Damhusengen

Baggrund

Fodboldbanerne på Damhusengen i Vanløse udnyttes ikke optimalt, da de er særligt sårbare over for regn. Dræning af banerne vil øge udnyttelsesgraden, da perioden for brug forlænges. Samtidig mindskes risikoen for midlertidig lukning, og banekvaliteten forbedres til glæde for de mange fodboldspillere ved Vanløse Idrætspark.

Da projektet i givet fald skal indpasses i en park skal både anlægs- og driftsopgaven placeres i TMF. Forslaget er derfor udarbejdet i samarbejde med TMF.

Damhusengen er fredet og en realisering af dræningsprojektet forudsætter, at projektet fremadrettet bliver indarbejdet i plejeplanen for området. Alternativt skal der søges dispensation fra fredningens bestemmelser.

Indhold

Forslaget indeholder en planlægningsbevilling på 0,5 mio. kr. til dræning af fodboldbaner på Damhusengen i Vanløse. Opgaven udføres af Teknik- og Miljøforvaltningen. Planlægningsfasen skal vise, hvordan projektet kan udføres på bedst mulig vis med hensynstagen til det omkringliggende engareal samt andre indsatser i området, såsom Skybrudsplan 2018. Anlægsudgiften vurderes at være i størrelsesordenen 2,5 mio. kr. for et fodboldareal svarende til ca. 4 stk. 11-mandsbaner.

Banerne anvendes i dag af Vanløse Idrætsforening med ca. 1.000 medlemmer og FC Damsø med ca. 300 medlemmer. Dræning af banerne vil være til glæde for både de organiserede fodboldspillere og de selvorganiserede brugere, som også gør brug af det offentligt tilgængelige areal.

I to af de eksisterende 11-mandsbaner er der i forvejen nedlagt dræn. Disse indgår derfor ikke i projektet. Dræningen af disse baner har løftet banekvaliteten og forlænget sæsonen for brug.

Økonomi

Forslaget indeholder en planlægningsbevilling på 0,5 mio. kr. til dræning af fodboldbaner på Damhusengen i Vanløse.

Anlægsudgiften vurderes at være i størrelsesordenen 2,5 mio. kr. for et fodboldareal svarende til ca. 4 stk. 11-mandsbaner. Anlægsudgiften og driftsudgifterne estimeres endeligt i planlægningsfasen.



Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styringsområde	2018	I alt
Planlægningsbevilling	Anlæg	500	500
Udgifter i alt		500	500

Risikovurdering

Damhusengen er fredet, og en udviklingsplan for området er under udarbejdelse. Såfremt projektet kan indarbejdes i udviklingsplanen for området, kan det realiseres uden godkendelse fra fredningsnævnet. Alternativt skal der ansøges om dispensation fra fredningens bestemmelser.

I en planlægningsfase skal særlig opmærksomhed rettes mod Skybrudsplan 2018, som også dækker arealer i Damhusengen. Det skal undersøges, hvilke konsekvenser dræning af fodboldbanerne kan have i forhold til afledning af vand til kloak i en skybrudssituation.

Der er registreret stor aktivitet af jagende flagermus over den sydlige del af Damhusengen. Af hensyn til disse forekomster skal det sikres, at projektet ikke medfører en negativ udvikling af hydrologien i engarealet i den sydlige del af området, da udtørring vil forringe udviklingen af et varieret insektliv, der er fødegrundlag for flagermusene.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Anlægsprojekter i TMF-regi:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2018	I alt	*
Planlægningsbevilling	TMU	Ordinær anlæg	500	500	*
Anlægsudgifter i alt			500	500	

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har været i høring i ByK/KEID.

Budgetnotatet er en henvisning fra et medlem af Borgerrepræsentationen fra Dansk Folkeparti.

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby		Amager Øst
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	X	Amager Vest

Damhusengen, 2720 Vanløse



TM63 Grundkapitalmidler til kompenserende almene boliger (flygtninge)

Baggrund

Der skal opføres nye almene boliger for at sikre, at Københavns Kommune kan leve op til den boligplaceringsaftale vedrørende flygtninge, som blev indgået med den almene boligsektor i forlængelse af Budget 2017 og som medfører, at der, foruden almene boliger til mellemindkomstgrupper, ligeledes etableres nye almene boliger målrettet udsatte grupper med en meget begrænset betalingsevne.

Indhold

Københavns Kommune har i forlængelse af Budget 2017 indgået en boligplaceringsaftale for perioden 2016-2018 med BL – Danmarks Almene Boliger, der blandt andet sikrer, at ventelisterne til almene boliger ikke forlænges på sigt som følge af en boligplacering af flygtninge i eksisterende almene boliger. Det blev derfor aftalt, at for hver flygtning, som boligplaceres i en eksisterende almen bolig, skal sektoren kompenseres med alment nybyggeri svarende til 25 kvadratmeter for at sikre, at ventelisterne på sigt ikke forlænges. I Budget 2017 aftalte forligsparterne, at grundkapital til kompenserende alment nybyggeri for anvisning af flygtninge i 2018 forudsættes afsat i Budget 2018. Budgetønsket dækker over kompenserende almene boliger og ungdomsboliger svarende til ca. 2.100 etagemeter ungdomsboliger (ca. 52 ungdomsboliger). Der ønskes derfor afsat 16,3 mio. kr. til grundkapitalindsud til opførelse af ca. 7.000 kvadratmeter kompenserende alment nybyggeri på baggrund af den udmeldte visiteringskvote i 2018 på 277 flygtninge til København. Grundkapitalen vil løbende blive udmøntet i perioden 2018-2020. Eventuelle ubrugte vil blive tilbageført til kommunekassen.

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetønsket vil sikre, at Københavns Kommune kan leve op til den boligplaceringsaftale vedrørende flygtninge, som blev indgået med den almene boligsektor i forlængelse af Budget 2017.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 19,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 16,3 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af grundkapitaludgiften tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til betaling af ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud. De almene ungdomsboliger forventes ibrugtaget løbende fra 2020.

Afledte driftsudgifter

Udgifterne til ydelse af grundskyldstilskud er estimeret til at udgøre ca. 4.100 kr. årligt pr. bolig tillagt en årlig stigning på den maksimale stigning i grundskyld på 7 % fra 2016.

Udgifterne til ungdomsboligbidrag udgør i 2016 181 kr./m² med en forventet årlig stigning på 0,6 %, hvor Københavns Kommune betaler 20 % af ungdomsboligbidraget. Resten betales af staten. Nye ungdomsboliger vil være berettiget til at modtage det kommunalt bestemte grundskyldstilskud og det lovpligtige ungdomsboligbidrag. Begge tilskudstyper fungerer som et direkte huslejetilskud til almene ungdomsboliger for at holde huslejen i almene ungdomsboliger nede.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Kompenserende almene boliger	Finansposter		16.300				16.300
Afledt drift	Service				200	400	600
Udgifter i alt			16.300		200	400	16.900

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 16,3 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af grundkapitaludgiften tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til betaling af ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud. De almene ungdomsboliger forventes ibrugtaget løbende fra 2020.

Tabel 2 – finansposter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Finansposter</i>							
- Kompenserende almene boliger		16.300				16.300	
Finansposter i alt		16.300				16.300	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Kompenserende almene boliger				200	400	600	
Afledte serviceudgifter i alt				200	400	600	

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kræver yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014	222.000				
Overførselssagen 2013-14	75.000				
Budgetaftale 2015		251.300			
Overførselssagen 2014-15		137.000		115.000	
Budgetaftale 2016					
Overførselssagen 2015-16			10.500*		
Budgetaftale 2017				50.300**	49.700
Overførselssagen 2016-17					
Afsatte midler i alt	297.000	388.300	10.500	165.300	49.700

*Afsat til kompenserende alment byggeri

**Inklusiv grundkapital til kompenserende alment byggeri



TM38 Genopretning af infrastruktur – Forhindring af yderligere nedslidning



Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelseefterslæb. Genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene” er igangsat i perioden 2013-2022 med henblik på at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. Status maj 2017 er, at for alene at undgå yderligere nedslidning, skal der bevilges 157,0 mio. kr. årligt udover driftsbudgettet på 153 mio. kr. og de 130 mio. kr., som årligt afsættes inden for Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme. De 157,0 mio. kr. blev afsat i forbindelse med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2018, og dette budgetnotat er forvaltningens forslag til udmøntning af midlerne.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning af de mest nedslidte kørebanestrækninger og pladser. Der kan vælges mellem to scenarier: Helhedsgenopretning med en et- eller fireårig planlægningshorisont.

Strækningerne og pladserne er, jf. prioriteringsværktøjet i bilag 1, udvalgt efter behov for genopretning og derudover prioriteret ud fra:

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

Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretning indebærer, at nedslidte sammenhængende kørebanestrækninger genoprettes fra facade til facade. Det betyder, at kørebaner, vejbrønde, stikledninger, cykelstier, fortove, belysningskabler og signalanlæg på de pågældende strækninger genoprettes til nutidig standard på én gang. Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der samtidig støjreducerende asfalt i overensstemmelse med kommunens støjhandlingsplan for vejstøj, hvilket betyder, at der udlægges støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnnet, og hastigheden er højere end 40 km/t. På de strækninger, hvor der i dag er begrænset fremkommelighed for borgere med mobilitetshandicap, vil genopretningen sikre hensigtsmæssige forhold.

1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont

Scenariet omhandler helhedsgenopretning, efter anlægseffektivisering for 157,0 mio. kr., som gennemføres i 2018. Strækningerne er opstillet i prioriteret rækkefølge i tabel 2.

2. Helhedsgenopretning med fireårig planlægningshorisont

Scenariet med en fireårig planlægningshorisont omhandler helhedsgenopretning for 4 x 157 mio. kr., som gennemføres i perioden 2018-2021.

Strækningerne er inddelt i følgende kategorier:

- *Helhedsgenopretning*
- *Helhedsgenopretning, der skal samtænkes med andre projekter, herunder skybrud:* Udførelsestidspunktet er afhængigt af de projekter, som de samtænkes med.

Strækningerne er opstillet i prioriteret rækkefølge for hver kategori i tabel 4.

Begge scenarier indeholder fremkommelighedstiltag og tilvalg med begrønning. Det fireårige scenarie indeholder endvidere tilvalg med cykelstiforbedringer. Det er ikke muligt at vælge cykelstiforbedringer til det etårige scenarie, da tidshorisonten på et år er for kort til samtidig projektering af denne type projekter. Udførelsestidspunktet for helhedsgenopretning af de enkelte projekter planlægges på baggrund af koordinering med andre projekter. Herved sikres det, at strækningerne ikke graves op kort tid efter, de er genoprettet. Forvaltningen har desuden prioriteret en række strækninger (se tabel 2 og 4), som kan genoprettes såfremt der skulle være overskydende midler i projektet.

Fremkommelighedstiltag

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

Tilvalg: Begrønning

Med scenariet etableres der mere begrønning, hvor det er hensigtsmæssigt. Byens træer har stor værdi for København og københavnere jf. Københavns Kommunes træpolitik. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at forbedre forholdene for eksisterende træer og anden begrønning samtidig med genopretningen. Hvis forholdene for de eksisterende træer ikke forbedres i forbindelse med genopretningen, kan træødder under belægningen medføre, at der opstår revner og ujævnheder i belægningen allerede i løbet af få år, hvorved belægningens levetid forringes væsentligt. Samtidig undgås skader på de eksisterende træer, når forholdene forbedres i forbindelse med genopretningen.

Tilvalg: Cykelstiforbedringer

Ved at foretage cykelstiforbedringer samtidig med helhedsgenopretning bliver fremkommeligheden på en strækning ikke generet med vejarbejde i flere omgange. Forvaltningen vurderer, at der kan opnås en besparelse på op til 60 % af prisen for cykelstiforbedringerne, hvis de gennemføres samtidig med genopretningen som et samlet anlægsprojekt. Det er kun foreslået tilkøb på strækninger, som er en del af PLUSnettet. Tilkøbene, samt parkeringskonsekvenser, er beskrevet i bilag 2.

Genopretning af Elmegade

En højt prioriteret strækning til genopretning er Elmegade, som både indgår i det et- og fireårige scenarie. Belægningen på Elmegade er nedslidt og har nået et kritisk niveau, som kræver løbende reparationer for at undgå at være til fare for trafikanterne. Der søges derfor 6,5 mio. kr. til genopretning af Elmegade til lovlig stand.

Overordnede målsætninger og effekter

Helhedsgenopretning understøtter blandt andet målsætningerne fra Fællesskab København om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025, samt at antallet af stærkt støjbelastede boliger er mere end halveret i 2025.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 188,4, mens scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 753,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont

Helhedsgenopretning med en etårig planlægningshorisont har estimerede anlægsudgifter på i alt 157,0 mio. kr. i perioden 2017-2018 inklusiv nat- og/eller weekendarbejde. Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2018.

Tilvalg: Begrønning

Tilvalget med begrønning har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,3 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Der er tilført midler til afledte driftsudgifter på de vejstrækninger, hvor der forventes plantet nye træer.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont	Anlæg	5.000	152.000				157.000
Afledt drift Elmegade	Service			50	50	50	150
Tilvalg: Begrønning	Anlæg		8.320				8.320
Afledt drift fra begrønning	Service			165	165	165	495
Udgifter i alt		5.000	160.320	215	215	215	165.965

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

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Den etårige genopretningsmodel forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene Styrket koordinering (0,7 %), 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Sourcingstrategi' (1,4 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed kan der opnås en effektivisering på 4,9 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne. Effektiviseringerne er udelukkende for helhedsgenopretningen. Der er ikke effektivisering på tilvalgene, da der kun regnes med tilkøbsprisen for disse.

Tabel 2 - Overordnet økonomi for de enkelte genopretningsprojekter og tilvalg (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2018 p/l)	Anlæg 2017-2018	Begrønning	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019: Modstrømscyk elsti	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfastning fra 2019: Begrønning
1. Elmegade	6.500	150	50	15
2. Hulgårdsvej	30.000	500		
3. Stefansgade	10.000	700		
4. Mågevej	11.500	500		
5. Nørre Allé (Sankt Hans Torv - Tagensvej)	8.000	1.000		
6. Rovsinggade	20.000	2.000		100
7. Ålholmvej	13.000	1.000		50
8. Peter Bangs Vej (Ålholmvej - kommunegrænsen)	7.000			
9. Ægirsgade	10.000	500		
10. Gammel Køge Landevej (Vigerlev Allé - Carl Jacobsens Vej)	12.000	300		
11. Asger Rygs Gade	3.000	300		
12. Esbern Snares Gade	3.000	300		
13. Grøndals Parkvej (Godthåbsvej - Rebildvej)	9.000	900		
14. Frederiksborgvej (Frederikssundsvej til Glasvej)	6.500	120		
15. Norgesmindevej	5.500			
16. Teglgårdsstræde	2.000	50		
Udgifter i alt: Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont	157.000	8.320	50	165
<i>Ekstra helhedsgenopretning såfremt der er overskydende midler fra etårigt scenario*</i>				
1. Gernersgade	5.000	500		
2. Kronprinsessegade	11.000			
3. Lersø Parkallé (Haraldsgade - Universitetsparken)	12.000			
4. Universitetsparken	5.000			

* Strækningerne vil blive prioriteret både ud fra rækkefølge og det overskydende beløbs størrelse. Såfremt der er overskydende midler, kendes beløbs størrelse ultimo 2018, hvorefter helhedsgenopretning af ekstra strækninger kan projekteres og anlægges.

2. Helhedsgenopretning med fireårig planlægningshorisont

Helhedsgenopretning med en fireårig planlægningshorisont har estimerede anlægsudgifter på i alt 628,0 mio. kr. i 2017-2021 inklusiv nat- og/eller weekendarbejde. Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2021.

Tilvalg: Begrønning

Tilvalget med begrønning har estimerende anlægsudgifter på i alt 32,3 mio. kr. i 2018- 2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2019, 0,6 mio. kr. i 2020, 0,9 mio. kr. til 2021 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til pleje af træer. Der er tilført midler til afledte driftsudgifter på de vejstrækninger, hvor der forventes plantet nye træer.

Tilvalg: Cykelstiforbedringer

Tilvalget med cykelstiforbedringer har estimerende anlægsomkostninger på i alt 33,0 mio. kr. i 2019-2021.

Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Helhedsgenopretning med fireårig planlægningshorisont	Anlæg	5.000	156.000	156.000	156.000	155.000		628.000
Afledt drift Elmegade	Service			50	50	50	50	200
Tilvalg: Begrønning	Anlæg		8.500	8.500	8.500	6.820		32.320
Tilvalg: Cykelstiforbedringer	Anlæg			11.000	11.000	11.000		33.000
Afledt drift fra begrønning	Service			300	600	900	1.115	2.915
Udgifter i alt		5.000	164.500	175.850	176.150	173.770	1.165	696.435

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

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet.

Den fireårige genopretningsmodel forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Styrket koordinering' (0,7 %), 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), 'Sourcingstrategi' (1,4 %), 'Længere planlægningshorisont' (2,9 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 7,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne. Effektiviseringerne er udelukkende for helhedsgenopretningen. Der er ikke effektivisering på tilvalgene, da der kun regnes med tilkøbsprisen for disse.

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

Tabel 4 - Overordnet økonomi for de enkelte genopretningsprojekter og tilvalg (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2018 p/l)	Anlæg 2017- 2021	Begrønning	Cykelstifor- bedringer	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfastning fra 2022: Begrønning	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfastning fra 2022: Modstrømscykelsti
Helhedsgenopretning udført i henhold til Anlægsanalysens tiltag					
1. Elmegade	6.500	150		15	50
2. Hulgårdsvej	30.000	500			
3. Stefansgade	10.000	700			
4. Mågevej	11.500	500			
5. Nørre Allé (Sankt Hans Torv - Tagensvej)	8.000	1.000			
6. Rovsinggade	20.000	2.000		100	
7. Ålholmvej	13.000	1.000		50	

8. Peter Bangs Vej (Ålholmvej - kommunegrænsen)	7.000				
9. Ægirsgade	10.000	500			
10. Gammel Køge Landevej (Vigerlev Allé - Carl Jacobsens Vej)	12.000	300			
11. Asger Rygs Gade	3.000	300			
12. Esbern Snares Gade	3.000	300			
13. Grøndals Parkvej (Godthåbsvej - Rebildvej)	9.000	900			
14. Frederiksborgvej (Frederikssundsvej til Glasvej)	6.500	120			
15. Norgesmindevej	5.500				
16. Teglgårdsstræde	2.000	50			
17. Frederikssundsvej (Bellahøjvej - kommunegrænsen)	75.000				
18. Vigerslevvej (Hansstedvej - Vigerslev Allé)	19.000	3.000	4.500	150	
19. Tomsgårdsvej	19.000	2.500	5.000		
20. Østerbrogade (Øster Søgade - Jagtvej)	33.000		15.000		
21. Lygten	12.000	500			
22. Nordre Fasanvej	6.000	500			
23. Kronprinsessegade	11.000				
24. Ingerslevsgade	25.000	2.500		150	
25. Lersø Parkallé (Haraldsgade - Universitetsparken)	12.000				
26. Universitetsparken	5.000				
27. Toftegårds Allé	10.000	1.500		100	
28. Toftegårds Plads	2.000	500		25	
29. Adelgade	11.000	500			
30. Grøndals Parkvej (Rebildvej - Nedertoften)	22.000	2.000	1.000	100	
31. Lundtoftgade	24.000	1.000			
32. Amager Strandvej (Øresundsvej - Kommunegrænsen)	27.000	2.000		100	
33. Ålholm Plads	2.000	500		25	
34. Bellahøjvej	30.000	2.000		100	
35. Magstræde og Snaregade	4.000				
2. Helhedsgenopretningsprojekter der skal samtænkes med andre projekter, herunder skybrud					
1. Tagensvej (Nørre Allé - Tuborgvej)	46.000	3.000	1.500	150	
2. Carl Jacobsens Vej	15.000	1.000		50	
3. Jagtvej (Nørrebrogade - Østerbrogade)	61.000	1.000	6.000		
Udgifter i alt scenarie 2: Helhedsgenopretning med fireårig planlægningshorisont	628.000	32.320	33.000	1.115	50
Ekstra helhedsgenopretning såfremt der er overskydende midler fra fireårigt scenarie*					
1. Dag Hammerskjølds Allé	14.000				
2. Kløvermarksvej	14.500				
3. Mimergade	16.000				

4. Mosesvinget	12.500				
5. Jyllingevej	22.000				
6. Strandboulevarden	54.000				

*Strækningerne vil blive prioriteret både ud fra rækkefølge og det overskydende beløbs størrelse. Der er ikke opstillet tilvalg med begrønning og cykelforbedringer til disse strækninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Genopretningen af strækningerne afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Der kan forekomme variationer i de enkelte projekter, der først kan konstateres ved projekteringen som f.eks. bærelagens tilstand. En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet og mulighed for at udføre mest mulig genopretning inden for den samlede bevilling. Projekterne koordineres og samtænkes med andre større anlægsprojekter, hvilket kan have indflydelse på tidsplanen. Denne koordinering er vigtig, da værditabet på de gennemførte arbejder reduceres betragteligt, når vejen ikke graves op igen få år efter, at den er genoprettet. Det er både af hensyn til økonomi og fremkommelighed vigtigt at udnytte synergi med skybrudsprojekter og andre anlægsprojekter. Derfor kan ændringer i tidsplanen for udførelse af andre anlægsprojekter få betydning for prioriteringen af de genopretningstrængende strækninger. Såfremt der kan opnås synergi ved at integrere genopretningsprojektet i et andet projekt, vil dette ske.

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af vejbrønde, cykelstier, fortove, belysningskabler og signalanlæg på strækningerne, der genoprettes. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer, men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Størrelsen er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af vejelementer, der trænger til at blive genoprettet.

KKkort er anvendt til vurdering af cykelstiforbedringerne på de enkelte strækninger. De foreslåede tiltag angives således med forbehold for, at det i en nærmere analyse i forprojekteringen af de enkelte projekter vurderes, om det i praksis er muligt, at tiltagene ud fra et trafikikkerhedsmæssigt perspektiv for både cyklister og andre trafikantgrupper kan realiseres. Priserne for cykeltilvalg er udregnet på baggrund af generelle prisoverslag, hvorfor der kan være lokale forhold, som gør enkelte af tiltagene dyrere eller billigere end antaget. Dertil kommer, at budgetteringen er baseret på det gennemsnitlige genopretningsbehov for cykelstier, fortove og afvanding i forbindelse med helhedsgenopretning. Det har stor betydning for prisen på tiltagene, hvis der skal genoprettes mere eller mindre end antaget i prisberegningerne. En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet og mulighed for at udføre flest mulige tiltag inden for den samlede bevilling. Tiltagene afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Der er ikke søgt ledningsoplysninger på strækningerne, og beplantning af træer er derfor under forudsætning af, at der ikke er ledninger, som hindrer, at der kan plantes træer. Omfanget af begrønningstilvalg vil blive vurderet nærmere på hver af de enkelte strækninger i forbindelse med projekteringen. Tiltagene afholdes inden for den samlede anlægsbevilling.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont Helhedsgenopretningen har estimerede anlægsudgifter på i alt 157,0 mio. kr. i 2017-2018 inkl. nat- og/eller weekendarbejde. Med begrønning er de estimerede anlægsudgifter 165,32 mio. kr. Der skal som en konsekvens af begrønning tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til pleje af træer. Som konsekvens af etablering af modstrømscykelsti i

Elmegade skal der tilføres afledte driftsudgifter på 0,50 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. De øgede driftsudgifter går til ekstra renhold og vintervedligeholdelse samt drift af de ekstra brønde, der etableres i forbindelse med cykelstien.

Tabel 5 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering, projekt- og byggeledelse	5.000	18.500					23.500*
- Udførsel		133.500					133.500*
- Tilvalg: Begrønning		8.320					8.320*
Anlægsudgifter i alt	5.000	160.320					165.320*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Afledt drift til Elmegade			50	50	50	150	
- Tilvalg begrønning			165	165	165	495	
Afledte serviceudgifter i alt			215	215	215	645	

Tabel 6 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget december 2018.

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

Scenario 2. Helhedsgenopretning med fireårig planlægningshorisont

Helhedsgenopretningen har estimerede anlægsudgifter på i alt 628,0 mio. kr. i perioden 2017-2021 inkl. nat- og/eller weekendarbejde. Med begrønning og cykelstiforbedringer er de estimerede anlægsudgifter 693,3 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsmidler på 0,3 mio. kr. i 2019, 0,6 mio. kr. i 2020, 0,9 mio. kr. i 2021 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til pleje af træer. Som konsekvens af etablering af modstrømscykelsti i Elmegade skal der tilføres afledte driftsudgifter på 0,50 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. De øgede driftsudgifter går til ekstra renhold og vintervedligeholdelse samt drift af de ekstra brønde, der etableres i forbindelse med cykelstien.

Tabel 7 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering, projekt- og byggeledelse	5.000	23.000	23.000	23.000	20.000		94.000	94.000*
- Udførsel		133.000	133.000	133.000	135.000		534.000	534.000*
- Tilvalg: Begrønning		8.500	8.500	8.500	6.820		32.320	32.320*
- Tilvalg: Cykelstiforbedringer			11.000	11.000	11.000		33.000	33.000*
Anlægsudgifter i alt	5.000	164.500	175.500	175.500	172.820		693.320	693.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Afledt drift til Elmegade			50	50	50	50	200	200
- Tilvalg begrønning			300	600	900	1.115	2.915	2.915
Afledte serviceudgifter i alt			350	650	950	1.165	3.115	3.115

Tabel 8 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da hele anlægsbevillingen er stjernemarkert.

Bydel og adresse

Bydækkende								
Bispebjerg	X	Indre by	X	Vesterbro/kgs. Enghave	X	Valby	Amager Øst	X
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	X	Vanløse	Amager Vest	

Tidligere afsatte midler

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

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Genopretningsramme 2016	18.443						
Budgetaftale 2013		33.000					
Budgetaftale 2014			68.200				
Budgetaftale 2015				34.000			
Overførselssagen 2014-2015				1.000			
Budgetaftale 2016					173.500		
Genopretningsramme 2019					74.000		
Budgetaftale 2017						141.900	
Genopretningsramme 2020						89.300	
Afsatte midler i alt	18.443	33.000	68.200	35.000	247.500	231.200	

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ’Et løft til vejene – Status på genopretning af infrastrukturen i København medio 2017’.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=831

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

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1128_CrpyJ17u46.pdf

Bilag

Bilag 1. Prioriteringsværktøj for genopretning af kørebaner, maj 2017

Bilag 2. Beskrivelse af cykelstiforbedringer, herunder parkeringskonsekvenser

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevefærdien

Forslagets titel: BC14 Insourcing af TV-inspektion af vejbrønde

Kort resumé: Forslaget indebærer, at der indkøbes en TV-inspektionsvogn samt ansættes 3½ årsværk internt i forvaltningen til udførelse af opgaver vedr. planlægning og udførelse af TV-inspektioner, som forvaltningen i dag betaler tredjepart for at varetage

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2017 p/l	Styringsområde	2017	2018	2019	2020	2021
Varige ændringer						
Sparede omkostninger til ekstern TV-inspektion	Drift		-1.800	-1.800	-1.800	-1.800
Sparede omkostninger til ekstern konsulent vedr. planlægning	Drift		-600	-600	-600	-600
Omkostninger til drift af TV-inspektionsbil	Drift		50	50	50	50
Lønomsomkostninger til 3½ årsværk	Drift		1.850	1.850	1.850	1.850
Samlet varig ændring	Drift		-500	-500	-500	-500
Implementeringsomkostninger						
Indkøb af bil/udstyr	Anlæg	1.600	0	0	0	0
Oplæring af nye medarbejdere	Drift		300	0	0	0
Samlede implementeringsomkostninger	Drift		300	0	0	0
Samlet økonomisk påvirkning	Drift	1.600	-200	-500	-500	-500
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6 år					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6 år					

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Baggrunden for forslaget er et ønske om at spare omkostninger samt styrke forvaltningens interne viden og kompetencer inden for planlægning og udførelse af TV-inspektioner.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Byens Fysik/Center for Vejvedligehold og KMC betaler i dag tredjepart for at foretage TV-inspektioner af brønde og stikledninger som led i den almindelige vedligeholdelse af veje og vejafvanding. Endvidere betales ekstern konsulent for planlægning af TV-inspektioner og renoveringer.

Forslaget indebærer, at forvaltningen foretager indkøb af en TV-inspektionsbil samt ansætter en certificeret TV-operatør og en faglært hjælper som team til TV-bilen. Endvidere ansættes en projektleder til udarbejdelse af renoveringsoplæg og styring af TV-inspektion og stikrenoveringer samt en tekniker (halvt

årsværk) til udvælgelse af strækninger og klargøring af tegningsmateriale, som i dag er omfattet af betalingen til tredjepart. Der er særligt et behov for et kompetenceløft i forvaltningen, hvor specialviden i forbindelse med TV-inspektion og vurdering af renoveringsbehov på afvanding bliver insourcet, hvilket dette effektiviseringsforslag giver mulighed for.

TV-inspektionsbilen vil blive købt inden udgangen af 2017, for så vidt der kan søges midler til udbetaling allerede i 2017. Proces for ansættelse af nye medarbejdere kan tilrettelægges med ansættelser pr. primo 2018, således at der kan realiseres fuld årseffekt for besparelsen allerede i 2018. Der vil fortsat blive anvendt tredjeparter til TV-inspektioner primært i forbindelse med helhedsgenopretning samt fællesopgaver med HOFOR. Forslaget omfatter således alene insourcing af en veldefineret delmængde af de udførte TV-inspektioner.

1.4 ØKONOMI

Engangsudgifter

Indkøb af TV-inspektionsbil, udstyr mv.: 1,6 mio. kr.

Betaling til nuværende ekstern konsulent for oplæring: 0,3 mio. kr. (afholdes i 2018).

Løbende udgifter (helårseffekter)

Omkostninger der bortfalder

TV-inspektionsbilen og teamet kan udføre ca. 1.500 tv-inspektioner pr. år. Betaling pr. brønd til den eksterne aktør, FKSS, udgør i dag, iht. rammeaftale, 1.200 kr. pr. brønd for TV-inspektion. Hertil kommer, for nogle brønde, spuling til 400 kr. pr. brønd, som fortsat vil skulle indkøbes eksternt, fordi der ikke på denne ydelse er volumen- og omkostningsgrundlag for insourcing. Besparelsen pr. brønd andrager således 1.200 kr., og med 1.500 brønde pr. år giver dette bortfald af en nuværende årlig udgift til eksterne på 1,8 mio. kr. Hertil kommer bortfald af betaling til ekstern konsulent på 0,6 mio. kr., dvs. en samlet årlig besparelse til eksterne på 2,40 mio. kr.

Nye omkostninger

Ved bortfald af eksterne udgifter kommer en række interne udgifter til:

Drift og vedligehold af bil: 0,05 mio. kr. pr. år

1 årsværk TV-operatør: $1 \cdot 0,6$ mio. kr. = 0,60 mio. kr.

2,5 årsværk øvrige medarbejdere: $2,5 \cdot 0,5$ mio. kr. = 1,25 mio. kr.

I alt 1,90 mio. kr.

(NB: De anførte omkostninger pr. medarbejder omfatter både løn, pension, it mv.)

Samlet årlig besparelse (fra 2018): 0,50 mio. kr.

Tabel 1.4.1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l			
	2018	2019	2020	2021
Sparede omkostninger til ekstern TV-inspektion	-1.800	-1.800	-1.800	-1.800
Sparede omkostninger til ekstern konsulent vedr. planlægning	-600	-600	-600	-600
Omkostninger til drift af TV-inspektionsbil	50	50	50	50
Lønomsomkostninger til 3½ årsværk	1.850	1.850	1.850	1.850
Varige ændringer totalt, service	-500	-500	-500	-500

Tabel 1.4.2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	I alt
Oplæring af nye medarbejdere	300*	0	0	0	300
Investeringer totalt, service	300	0	0	0	300

Tabel 1.4.3. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2017	2018	2019	2020	I alt
Indkøb af bil/udstyr	1.600*	0	0	0	1.600
Investeringer totalt, anlæg	1.600	0	0	0	1.600
*) Vogn/udstyr kan hensigtsmæssigt anskaffes allerede ultimo 2017. Oplæring af nye medarbejdere finder sted i 2018, og relaterede omkostninger afholdes tilsvarende i 2018.					

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører alene Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Forslaget kan implementeres ved, at de nødvendige nyansættelser og forretningsgange planlægges i løbet af 2017, samt at indkøb og efterfølgende indretning af TV-inspektionsbil foretages inden udgang af 2017, hvis der skal kunne opnås fuld helårsbesparelse i 2018.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Medarbejdere og berørte organisatoriske enheder i forvaltningen inddrages ved dialog. Nuværende samarbejdspartnere, herunder ekstern konsulent og tredjeparter, som pt. udfører de opgaver som forvaltningen planlægger at insource, orienteres rettidigt.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Forslaget vil, udover de økonomiske effekter, sikre et kompetenceløft i forvaltningen, hvor specialviden i forbindelse med TV-inspektion og vurdering af renoveringsbehov på afvanding bliver insourcet.

1.9 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Forslaget medfører de mængder og økonomiske besparelser, som er forudsat i business casen.	Ved opgørelse af TV-inspicerede brønde samt lønomkostninger og sammenligning af eksterne omkostninger i 2017 med 2016.	Forvaltningen følger op	Der kan følges løbende op på mængder. Første egentlige evaluering planlægges 1. kvartal 2019, i forlængelse af forvaltningens regnskab for 2018

1.10 RISIKOVURDERING

Det er en forudsætning for at opnå fuld helårsbesparelse i 2017, at indkøb af TV-inspektionsbil samt de nødvendige organisatoriske forberedelser kan være på plads inden årets udgang.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelværdien

Forslagets titel: BC15 Mere optimal udnyttelse af vandværksvand i driften

Kort resumé: Teknik- og Miljøforvaltningen vil spare vandafledningsafgift for vand brugt til fejmaskiner og i Fælledparkens soppesø samt erstatte 30 % af fejmaskinernes vandforbrug med regnvand.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2018 p/l	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Varige ændringer							
Reducerede vandafledningsafgift	Service	-240	-240	-240	-240	-240	-240
Reducerede vandindkøb	Service	-53	-53	-53	-53	-53	-53
Samlet varig ændring		-293	-293	-293	-293	-293	-293
Implementeringsomkostninger							
Forbrugsmålere ved vaskepladser	anlæg	300					
Nye aftapningssteder med forbrugsmålere	anlæg	400					
Samlede implementeringsomkostninger		700					
Samlet økonomisk påvirkning		407	-293	-293	-293	-293	-293
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3						

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Teknik- og Miljøforvaltningen vil anvende regnvand fra regnvandsanlægget ved Nørrebrohallen og ved Brønshøj Torv til at dække 30 % af fejmaskinernes vandbehov og derved spare både vandforbrug og vandafledningsafgift. Samtidig vil Teknik- og Miljøforvaltningen installere måleudstyr, der overfor HOFOR kan dokumentere fejmaskinernes forbrug af vand for at få fritagelse for vandafledningsafgiften af dette forbrug.

Endvidere vil Teknik- og Miljøforvaltningen opnå fritagelse for afledningsafgiften for vandforbruget i Vandlejepladsen i Fælledparken ved at lede det brugte vand ud i Fælledparkens sø.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Teknik- og Miljøforvaltningen anvender vand til mange formål i driften af byen. Det meste vand ender i kloakken. Vandprisen hos HOFOR indeholder bl.a. afgift for afledning via kloaksystemet på 16 kr/m³. For den del af vandet, der afledes uden om kloakken, kan Teknik- og Miljøforvaltningen opnå fritagelse for denne afgift.

Teknik- og Miljøforvaltningen har identificeret følgende områder, hvor vandet ikke bortledes til byens kloakker:

- Fejemaskiner
- Vandlegepladsen i Fælledparken

Ovennævnte forbrug svarer til 15.000 m³ vand pr år, der medfører en afledningsafgift på 0,24 mio. kr. årligt.

For at kunne opnå fritagelse for afledningsafgiften, skal Teknik- og Miljøforvaltningen dokumentere forbruget overfor HOFOR. Derfor etablerer Teknik- og Miljøforvaltningen 20 forbrugsmålere, der kan registrere specifikt forbrug for den enkelte fejmaskine. Ved Vandlegepladsen i Fælledparken registreres forbruget med den nuværende forbrugsmåler, da alt vandet kan afledes direkte til søen.

Endvidere har Teknik- og Miljøforvaltningen fået mulighed for at tappe regnvand fra en regnvandstank under Nørrebrohallen samt ved Brønshøj Torv. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at regnvandet fra disse tappesteder kan dække op til 30 % af behovet for vand til byens fejmaskiner, og vandindkøbet hos HOFOR kan derved reduceres med 0,05 mio. kr. årligt.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil med ovennævnte tiltag kunne spare 0,29 mio. kr. årligt i vandafledningsafgift og vandforbrug.

Forslaget forudsætter, at Teknik- og Miljøforvaltningen får udledningstilladelse til søen i Fælledparken. Denne er endnu ikke søgt, men Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at få den.

1.4 ØKONOMI

Teknik- og Miljøforvaltningen har et samlet vandforbrug på 0,45 mio. kr. årligt til byens fejmaskiner og Vandlegepladsen i Fælledparken, som det fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Vandforbrug til fejmaskiner og Vandlegepladsen i dag

	m ³ /år	kr./år
Vandforbrug		
Fejemaskiner	12.720	381.600
Vandlegepladsen i Fælledparken	2.300	69.000
I alt		450.600

Vandprisen er opdelt i køb af vand 14 kr./m³ og vandafledningsafgift på 16 kr./m³. Teknik- og Miljøforvaltningen vil, som det fremgår af tabel 2, spare 0,24 mio. kr. årligt ved ikke at betale vandafledningsafgift for vand til fejmaskiner og Vandlegepladsen i Fælledparken.

Tabel 2. Sparet vandafledningsafgift til fejmaskiner og Vandlegepladsen

	m3/år	kr./m ³	besparelse kr./år
Vandkilder uden kloakafledning			
Fejemaskiner			
små fejmaskiner	2.650	16	42.400
store fejmaskiner	10.070	16	161.120
Vandlegepladsen i Fælledparken	2.300	16	36.800
I alt sparet vandafledningsafgift			240.320

Teknik- og Miljøforvaltningen har endvidere vurderet, at der er muligt at erstatte 30 % af vandforbruget til fejmaskinerne med regnvand og af tabel 3 fremgår, at der herved kan spares 0,53 mio. kr. årligt.

Tabel 3. Sparet vandindkøb til fejmaskiner

	m3/år		Besparelse kr./år
Vandkilder til regnvand			
Fejemaskiner			
30 % små fejmaskiner	795	14	11.130
30 % store fejmaskiner	3.021	14	42.294
I alt sparet vandindkøb			53.424

For at kunne opnå fritagelse for vandafledningsafgiften hos HOFOR, skal Teknik- og Miljøforvaltningen etablere forbrugsmålere på 20 driftspladser til registrering af fejmaskinerne vandforbrug. Femten af vandmålerne installeres på eksisterende aftapningsanlæg, og dertil etableres fem nye frostsikre aftapningssteder. Investeringsomkostningerne til dette fremgår af tabel 4.

Tabel 4. Investeringsbehov i 2018 - forbrugsmålere

Digitalt driftsovervågningssystem	stk.	kr./stk.	kr.
Forbrugsmålere ved vaskepladser	15	20.000	300.000
Nye aftapningssteder med måler	5	80.000	400.000
I alt investeringsbehov			700.000

Tabel 5. Budget for vandomkostninger for fejmaskiner og Vandlegepladsen de næste 6 år

Forslagets omkostninger i 1.000 kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investering						
Vandmålere på 15 vaskepladser	300					
5 nye aftapningssteder med vandmåler	400					
I alt	700	0	0	0	0	0
Drift						
Vandafledningsafgift						
Fejemaskiner	0	0	0	0	0	0
Vandlegepladsen Fælledparken	0	0	0	0	0	0
<u>Vandforbrug</u>						
Fejemaskiner	125	125	125	125	125	125
Vandlegepladsen Fælledparken	32	32	32	32	32	32
I alt drift	157	157	157	157	157	157
Besparelse i forhold til 2017	293	293	293	293	293	293
I alt drift og investering	857	157	157	157	157	157

Tabel 5. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Reduceret vandafledningsafgift	-240	-240	-240	-240	-240	-240
Reducerede vandindkøb	-53	-53	-53	-53	-53	-53
Varige ændringer totalt, service	-293	-293	-293	-293	-293	-293

Tabel 6. Anlægsinvesteringer i forslaget

	Styrings- område	1.000 kr. 2018 p/l					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Forbrugsmålere ved vaskepladser	Anlæg	300					
Nye aftapningssteder med måler	Anlæg	400					
Investeringer totalt		700					

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Projektet involverer kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Projektets implementering fremgår af tidsplanen som vist i tabel 7.

Tabel 7. Tidsperspektiver for implementering og udvikling af tiltag

Fase	Periode	Indhold	Formål
Fase 0	2017	Forberedelse - Ansøge HOFOR om fritagelse - Specificere forbrugsmålere - Udbud af forbrugsmålere - Opstille arbejdsgang for tankning af regnvand på fejmaskiner - ...	Forbedrede driften
Fase 2	2018	Opstart af drift - Opsætning af forbrugsmålere - ...	Opstarte driften
Fase 3	2018-2023	Drift	Løbende drift med reducerede omkostninger og bedre kvalitet
Overordnet formål: At reducere udgifterne til vandforbrug			

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at inddrage HOFOR.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at forslaget har følgende effekter:

- En reduktion af de samlede vandomkostninger til drift af fejmaskiner og Vandlegepladsen i Fælledparken på 0,29 mio. kr. årligt fra 2018

Teknik- og Miljøforvaltningen vil udnytte erfaringerne fra dette projekt i det videre arbejde med kernevelfærdsproblemformuleringen 'Genanvendelse af regnvand til driftsformål'.

1.9 OPFØLGNING

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for at følge op på forslaget og forslagets succeskriterier. Dette sker gennem årlige evalueringer af projektets fremdrift og resultat.

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Reduktion af vandafledningsafgift	Måles årligt ud fra driftsdata i Byens Drift	TMF	Årligt
Reduceret vandindkøb til fejmaskiner	Måles årligt ud fra driftsdata i Byens Drift	TMF	Årligt

1.10 RISIKOVURDERING

Forslagets effekt er afhængigt af, at Teknik- og Miljøforvaltningen opnår fritagelse for vandafledningsafgiften hos HOFOR og tilladelse til at aflede vand ud i søen i Fælledparken.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelværdien

Forslagets titel: BC16 Optimering af driften af legepladser i Teknik- og Miljøforvaltningen

Kort resumé: Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler at udrulle pilotprojektet "Optimering af driften af legepladserne i Valby, Kgs. Enghave og Amager", der blev søsat i 2016, til legepladserne i hele byen. Med enkelte ændringer i byrummet/på legepladserne vil projektet på sigt gøre driften af legepladserne nemmere og dermed billigere.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1.1 Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at effektivisere for ca. 810.000 kr. årligt ved at foretage enkelte justeringer af udvalgte legepladsers indretning i København. Estimatet tager udgangspunkt i de effektiviseringer, som det geografisk-organisatoriske område Drift Syd har opnået i 2016 - se nedenfor.

1.000 kr. 2018 p/l	Styrings- område	2018	2019	2020	2021
Varige ændringer					
		-810	-810	-810	-810
Samlet varig ændring					
Implementeringsomkostninger					
Projektleder 6 mdr.	Service	300			
Indretning af legepladser	Anlæg	1.700			
Samlede implementeringsomkostninger		2.000			
Samlet økonomisk påvirkning		1.190	-810	-810	-810
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3				
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3				

1.2 Baggrund og formål

Driftsmedarbejderne med ansvar for drift og renhold af Københavns offentlige legepladser har i de seneste år oplevet en række forhindringer for en effektiv drift samt udførelse af renholdningsarbejdet på flere af disse legepladser. Udfordringerne knytter sig særligt til den ofte u hensigtsmæssige indretning af legepladserne, herunder placeringen af inventar, f.eks. skraldespande, legeredskaber, indgange mm.

I henhold til Teknik og Miljøforvaltningens strategi for omstilling og dennes målsætninger igangsatte Teknik og Miljøforvaltningen i 2016 derfor pilotprojektet "Optimering af driften af legepladserne i Valby, Kgs. Enghave og Amager" for at løse de udfordringer, der eksisterer i forbindelse med driften og renholdelsen af udvalgte københavnske legepladser og på den måde afprøve effekten af at foretage en række enkle ændringer i legepladsernes indretning i et begrænset område af byen.

Pilotprojektet blev [godkendt af borgerrepræsentationen d. 28. januar 2016](#), og dets forventede succes har skabt grobund for at udrulle projektet til resten af Københavns legepladser, der hvor, der er effektiviseringspotentialer. Således fremføres denne business case, der kortlægger de økonomiske potentialer og effektiviseringsmuligheder, som forventes ved at skalere projektet op.

Det tværgående projekt får navnet "Optimering af driften af legepladser i Teknik- og Miljøforvaltningen", og formålet er at optimere driften og særligt renholdelsen af udvalgte legepladser i København gennem mindre fysiske tiltag/ændringer.

Det tværgående projekt får navnet "Optimering af driften af legepladser i Teknik- og Miljøforvaltningen", og formålet er at optimere driften og særligt renholdelsen af udvalgte legepladser i København gennem mindre fysiske tiltag/ændringer.

1.3 Forslagets indhold

Projektet "Optimering af driften af legepladser i Teknik- og Miljøforvaltningen" indebærer, at de legepladser, som ifølge Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering er indrettet uhensigtsmæssigt ift. effektiv drift og renholdelse ændres. Konkret vil der være tale om små justeringer som at omplacere og flytte skraldespande samt at sikre ordentlige adgangsveje for eksempelvis fejmaskiner.

Formår Teknik- og Miljøforvaltningen at foretage sådanne fysiske ændringer, vil medarbejderne lettere kunne benytte relevant materiel til driften og de mere specifikke renholdelsesopgaver af legepladserne. Dette vil reducere den ekstra tid, der skal til for at udføre drifts- og renholdelsesopgaver manuelt.

Det er vigtigt at pointere, at projektet ikke vil have negativ effekt for brugerne og børnene, der benytter legepladserne. Tværtimod, så er det ambitionen, at renholdelsesniveauet efter den fysiske ændring vil være højere.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer ikke, at ændringerne af de relevante legepladser vil være særligt omfattende. Projektet vil dog stadig have en vis størrelse, idet ca. 35 legepladser skal gennemgå fysiske ændringer og justeringer for at opnå de ønskede resultater. Teknik- og Miljøforvaltningen skønner, at effektiviseringen vil udmønte sig i en tidsbesparelse på ca. 12 min. pr. legeplads, hvilket betyder, at den forslåede effektivisering vil løbe op i 2550 sparede timer årligt, ca. 1,54 årsværk for specialarbejdere.

1.4 Økonomi

Resultat af effektivisering

Optimeringen af driften af legepladserne giver en samlet effektivisering på 0,81 mio. kr., der årligt kan brydes op i to dele med udgangspunkt i pilotprojektets beregninger:

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer en gennemsnitlig tidsbesparelse på ca. 12. min. pr. legeplads pr. dag. Der udføres renholdningsopgaver på københavnske legepladser alle årets dage, hvilket for de udvalgte legepladser giver en årlig økonomisk besparelse på ca. 0,62 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at kunne effektivisere udskiftningen af sand i sandkasserne og tilhørende transport. Udskiftningen sker én gang årligt og tager på nuværende tidspunkt ca. 24 timer. Med mere fordelagtige adgangsveje for materiel forventes det at kunne udføre udskiftningen på 5 timer. Tidsbesparelsen bliver således ca. 19 timer samt transport estimeres til at svare til ca. 0,18 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventede effektiviseringer i kr.:

Tabel 2. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l			
	2018	2019	2020	2021
Effektivisering af daglig drift og renhold af legepladser	-625	-625	-625	-625
Effektivisering af udskiftning af sand i sandkasser	-185	-185	-185	-185
Varige ændringer totalt, service	-810	-810	-810	-810

De angivne investeringer i tabel 3 er ligeledes baseret på erfaringerne og udgifterne fra pilotprojektet "Optimering af driften af legepladserne i Valby, Kgs. Enghave og Amager".

Tabel 3. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	I alt
Græsarmering af tilkørselsveje	280	0	0	0	280
Græsarmering og gummibelægning på bakker	510	0	0	0	510
Diverse asfaltarbejde	200	0	0	0	200
Flytning af hegn og låger	320	0	0	0	320
Forbedring af inventar	390	0	0	0	390
Investeringer totalt, anlæg	1.700				1.700

Implementeringsomkostninger

Det anbefales, at der afsættes midler til projektledelse i seks mdr. til styring af leverandørkontrakter.

Tabel 4. Service- og implementeringsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l			
	2018	2019	2020	2021
Projektledelse, seks mdr.	300	0	0	0
Varige ændringer totalt, service	300	0	0	0

Eventuelle nye omkostninger

Teknik- og Miljøforvaltningen identificerer ingen nye eventuelle omkostninger i forbindelse med udførelsen og implementeringen af projektet.

Samlet

Investeringerne i materiel sammenlagt med den nødvendige projektledelse giver således et samlet investeringsbeløb på ca. 2 mio. kr.:

Tabel 5. Anlægs- og implementeringsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	I alt
Græsarmering af tilkørselsveje	280	0	0	0	280
Græsarmering og gummibelægning på bakker	510	0	0	0	510
Diverse asfaltarbejde	200	0	0	0	200
Flytning af hegn og låger	320	0	0	0	320
Forbedring af inventar	390	0	0	0	390
Projektledelse, seks mdr.	300	0	0	0	300
Investeringer totalt, anlæg	2.000				2.000

1.5 Fordeling på udvalg

Forslaget påvirker kun Teknik- og Miljøudvalgets budget.

1.6 Implementering af forslaget

En grundig evaluering af de legepladser i København som Teknik- og Miljøforvaltningen drifter er det grundlæggende og første trin i projektet. Denne fase indebærer en nærmere gennemgang af legepladsernes indretning med særligt henblik på at identificere de fysiske udfordringer, der besværliggør brugen af renholdelsesmateriel. Evalueringen – som foretages af relevante specialarbejdere og byrumsforvaltere – vil formentlig vise, at ikke alle byens legepladser skal ændres eller tilpasses.

Når evalueringen er færdig og videreformidlet igangsættes den fase, hvor de egentlige fysiske ændringer af udvalgte legepladser foretages.

Evalueringen vil blive foretaget inden udgangen af 2017, mens de fysiske ændringer vil blive foretaget hurtigst muligt i 2018 med henblik på at opnå den forventede for hele året.

1.7 Inddragelse af samarbejdspartnere

Ønsket om fysiske ændringer af bestemte legepladser stammer både fra driftsmedarbejderne, som siden opførelsen og indretningen af de berørte legepladser har oplevet besvær i forbindelse renhold af legepladserne, samt fra borgere, der oplever gener ved bl.a. brug af støjende materiel, f.eks. løvpustere.

Realiseringen af projektets målsætninger imødekommes bedst ved, at projektlederen løbende indgår i dialog med relevante driftsmedarbejdere og byrumsforvaltere, som er dem, der til dagligt oplever udfordringerne, når legepladserne skal driftes og renholdes.

Projektlederen vil også stå for kontakten med de firmaer, der kommer til at foretage de konkrete fysiske ændringer af de udvalgte legepladser.

Løbende borgerinddragelse i form af tilbagemeldinger fra borgerne, bliver også et centralt element som særligt driftsmedarbejderne og byrumsforvalterne vil skulle forholde sig til.

Idet projektet udspringer fra pilotprojektet ”Optimering af driften af legepladserne i Valby, Kgs. Enghave og Amager” vil det være hensigtsmæssigt at inddrage projektlederne og medarbejdere netop fra dette projekt som sparringspartnere og ift. generel vidensdeling.

1.8 Forslagets effekt

Med en mere hensigtsmæssig indretning af de udvalgte legepladser forventes det, at projektets effekt vil være et reduceret tidsforbrug for de medarbejdere, der står for driften og renholdelsen af legepladserne. Både ift. det daglige renhold samt ift. udskiftningen af sand i sandkasserne.

Endvidere forventes det, at renholdelsesniveauet af legepladserne vil højnes straks efter ændringerne, idet medarbejderne vil være i stand til at bruge renholdelsesmateriel (fejmaskiner) og således ikke længere være nødsaget til at udføre arbejdet manuelt. Forhåbentligt udmønter det øgede renholdelsesniveau sig i en høj borgertilfredshed og positive tilkendegivelser fra borgere og medarbejdere om de nye omgivelser.

1.9 Opfølgning

Medarbejdere, dvs. specialarbejdere og byrumsforvaltere, fra Teknik- og Miljøforvaltningen vil selv stå for at følge op på projektet via egne kvalitetsmålinger og registrering af borgerhenvendelser/klager.

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Kvaliteten af renholdelsen på legepladserne er steget	Der foretages en måling inden ændringen af legepladsen finder sted. Når ændringen har fundet sted foretages løbende målinger for at evaluere på renholdelsesniveauet.	TMF	Kort inden ændringerne af de udvalgte legepladser og herefter løbende, når ændringerne har fundet sted.
Tidsreduktion	Tidsregistrering af medarbejdernes arbejdstid ved de udvalgte legepladser	TMF	2018
Brugertilfredshed grundet	Registrering af borgerhenvendelser	TMF	2018

1.10 Risikovurdering

Det er afgørende, at brugere og andre interessenter ikke oplever forslaget som en forringelse af legepladsen eller som en kvalitetsnedgang i drifts- og renholdelsesniveauet. Dette skal der være særlig opmærksomhed omkring i forbindelse med formidlingen af årsagen til effektiviseringen.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelfærden

Forslagets titel: BC17 Smartere drift af byens Springvand

Kort resumé: Teknik- og Miljøforvaltningen vil gennem indførelse af digital driftsovervågning og hjemtagelse af udliciteret drift reducere omkostninger til drift, vedligeholdelse og overvågning af byens springvand

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2018 p/l	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Varige ændringer							
Reducerede Driftsomkostninger ved hjemtagelse af drift	Service	-260	-260	-260	-260	-260	-260
Reducerede uforudsete vedligeholdelsesomkostninger	Service	-240	-260	-275	-285	-295	-295
Samlet varig ændring		-500	-520	-535	-545	-555	-555
Implementeringsomkostninger							
Driftsovervågningssystem	anlæg	1.800					
Stor bil med værksted	anlæg	450					
Lille bil	anlæg	200					
Værktøj	anlæg	50					
Samlede implementeringsomkostninger		2.500					
Samlet økonomisk påvirkning		2.000	-520	-535	-545	-555	-555
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	5						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi							

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Teknik- og Miljøforvaltningen drifter i alt 40 springvand. Den nuværende driftsform, hvor springvandenes tekniske installationer overvåges ved fysiske tilsyn, skal optimeres gennem indførelse af et overvågningssystem. Herved vil forvaltningen opdage driftsproblemer hurtigere og omkostninger til vedligeholdelsen nedbringes.

Endvidere viser erfaringerne med den udliciterede del af springvandsdriften, at der kan opnås driftsbesparelser ved hjemtagelse af driften.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Driften af Københavns springvand er indtil udgangen af 2017 udliciteret til en ekstern leverandør. Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet mulighederne for hjemtagelse af driften og har fundet, at en driftsorganisation kan etableres til en lavere pris. Ved hjemtagelse kan Teknik- og Miljøforvaltningen levere mere effektivt arbejde i en højere kvalitet, da udfordringer identificeres tidligere og der kommer øget fokus på driftens behov.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor hjemtage den udliciterede drift af springvandene og derved optimere opgavens løsning. Teknik- og Miljøforvaltningen har opstillet et budget for hjemtagelse af driften, der viser, der kan spares 0,26 mio. kr. årligt.

Driftsovervågningen af springvandene er i dag baseret på fysiske tilsyn på det enkelte springvand. Da springvandene herved ikke overvåges i realtid, kan der opstå driftsproblemer, der ikke opdages hurtig nok. Derved kan der ske skader på springvandene, der medfører uforudsete vedligeholdelsesomkostninger. Teknik- og Miljøforvaltningen er derfor nødsaget til at budgettere med omkostninger til dette. Som eksempel kan nævnes en pumpefejl, der oversvømmer teknikrummet og derved ødelægger de tekniske installationer, som herefter skal udskiftes. En sådan fejl ville med realtidsovervågning kunne opdages tidligere, og skadens omfang kan reduceres væsentligt, hvorved omkostninger til uforudsete driftsomkostninger kan reduceres.

Springvandene tændes og slukkes i dag med en fysisk kontakt placeret i det enkelte springvands teknikrum, ligesom aflæsning af strøm- og vandforbrug sker manuelt samme sted. Dette gør det tidskrævende og at optimere på vedligeholdelse og at ændre tidsplanen for, hvornår springvandene springer.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor indføre et digitalt overvågningssystem, der i realtid kan overvåge springvandene og tænde og slukke for dem. Systemet skal overvåge vand- og strømforbrug samt andre relevante forhold, som f.eks. tryk i vandledninger, pumpehastighed og renhed af vandet. Disse data vil i systemet blive brugt til:

- at overvåge den aktuelle driftstilstand for at forebygge fejl og skader,
- at overvåge behov for vedligeholdelse og manuelle tilsyn,
- at optimere hvordan og hvornår springvandet springer.

Driftsovervågningssystemet skal opbygges af dataloggere, der placeres i hvert enkelt springvand. Disse modtager data fra sensorer i de tekniske installationer, f.eks. flow, strøm og trykmålere. Disse dataloggere sender via mobilnetværket data til en centralt placeret server, der overvåger forskellige driftsparametre, som f.eks. strøm- og vandforbrug. Endvidere kan der via netværket kommunikeres med dataloggerne, der også kan bruges til f.eks. at tænde og slukke for springvandet. Der er indhentet IT-anskaffelsesvurdering fra Koncern IT, som er positive overfor projektet.

Teknik- og Miljøforvaltningen har skønnet, at dette vil medføre en besparelse på 0,24 mio. kr. i 2018 på uforudsete vedligeholdelsesomkostninger. Stigende til 0,29 mio. kr. i 2022, som følge af muligheder for yderligere besparelser gennem erfaringsudvikling af målemetoder og tolkning af målingers betydning for at opdage fejl. F.eks. håber Teknik- og Miljøforvaltningen, at kunne udvikle sammenhænge mellem forskellige målinger, der kan afsløre vedligeholdelsesbehov i komponenter, før de bliver til nedbrud og skader på springvandene. Som eksempel kan nævnes muligheden for at kunne vise, hvornår en pumpe skal udskiftes eller repareres ud fra målinger af en pumpe's strømforbrug og flow.

1.4 ØKONOMI

Teknik- og Miljøforvaltningen betaler indtil udgangen af 2017 1,865 mio. kr. til en ekstern leverandør, der står for den daglige drift af byens 40 springvand. Teknik- og Miljøforvaltningen har opstillet nedenstående budget for hjemtagelse af driften. I forbindelse med udløbet af aftalen med udgangen af 2017. Heraf fremgår det, at der kan spares 0,26 mio. kr. årligt på driften ved en engangsinvestering på 0,70 mio. kr. i to biler og værktøj i 2018.

Tabel 1. Budgetpåvirkning hjemtagelse af drift

Forslagets omkostninger i 1.000 kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investering						
Stor bil indrettet med værksted	450					
Lille bil	200					
Værktøj	50					
I alt	700	0	0	0	0	0
Drift						
Stor bil indrettet med værksted	20	20	20	20	20	20
Lille bil	15	15	15	15	15	15
Værktøj	20	20	20	20	20	20
<u>Løn</u>						
Specialarbejder 2x	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
VVS'er 1x	550	550	550	550	550	550
I alt drift	1.605	1.605	1.605	1.605	1.605	1.605
Besparelse i forhold til 2017	-260	-260	-260	-260	-260	-260
I alt drift og investering	2.305	1.605	1.605	1.605	1.605	1.605

Teknik- og Miljøforvaltningen vil etablere et digital driftsovervågningssystem ved at montere en datalogger og op til fire sensorer i hvert springvand, etablere en server til modtagelse og opbevaring af data samt en softwareplatform til overvågning, analyse og styring af data fra dataloggerne. Investeringen fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 2. Investeringsbehov driftsovervågningssystem

Digitalt driftsovervågningssystem i 1.000 kr.	stk.	pr./stk.	kr.
Dataloggere inkl. montage	40	20	800
Sensorer inkl. montage	160	2,5	400
Server	1	300	300
Software	1	300	300
I alt investeringsbehov			1.800

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at denne investering kan medføre besparelser på den uforudsete vedligeholdelse. Den fremgår af nedenstående oversigt over investeringens konsekvenser for springvandenes budget:

Table 3. Budget impact of implementation of the monitoring system

Forslagets omkostninger i 1.000 kr.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investering							
Driftsovervågningssystem		1.800					
I alt Investering		1.800					
Drift							
Årlig drift af overvågningssystem		35	35	35	35	35	35
Løbende vedligeholdelse	400	400	400	400	400	400	400
Uforudset vedligeholdelse	945	670	650	635	625	615	615
I alt Drift	1.345	1.105	1.085	1.070	1.060	1.050	1.050
Besparelse i forhold til 2017		240	260	275	285	295	295

Teknik- og Miljøforvaltningen har opstillet følgende budget for springvandsdriften i de kommende 6 år, hvor besparelserne af hjemtagelsen af driften og indførelsen af det digitale overvågningssystem er samlet.

Table 4. Samlet fremtidigt budget for springvandsdriften

Forslagets omkostninger i 1.000 kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investering						
Stor bil indrettet med værksted	450					
Lille bil	200					
Værktøj	50					
Driftsovervågningssystem	1800					
VVS'er løn til installation	550					
Specialarb. løn til installation	150					
I alt	3.200	0	0	0	0	0
Drift						
Stor bil indrettet med værksted	20	20	20	20	20	20
Lille bil	15	15	15	15	15	15
Værktøj	20	20	20	20	20	20
Driftsovervågningssystem	35	35	35	35	35	35
Løn						
Specialarbejder 2x	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
VVS'er 1x	550	550	550	550	550	550
Løbende vedligeholdelse	400	400	400	400	400	400
Uforudset vedligeholdelse	670	650	635	625	615	615
Forbrug						
Vand	290	290	290	290	290	290
EL	740	740	740	740	740	740
Salt	30	30	30	30	30	30
Kemikalier	30	30	30	30	30	30
I alt drift	3.800	3.780	3.765	3.755	3.745	3.745
Besparelse i forhold til 2017	-500	-520	-535	-545	-555	-555
I alt drift og investering	6.300	3.780	3.765	3.755	3.745	3.745

Tabel 5. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Reducerede driftsomkostninger ved hjemtagelse af udliciteret drift	-260	-260	-260	-260	-260	-225
Reducerede uforudsete vedligeholdelsesomkostninger	-240	-260	-275	-285	-295	-295
Varige ændringer totalt, service	-500	-520	-535	-545	-555	-555

Tabel 6. Serviceinvesteringer i forslaget

	Styrings- område	1.000 kr. 2018 p/l					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stor Bil indrettet med værksted	Service	450					
Lille Bil	Service	200					
Værktøj	Service	50					
Investeringer totalt		700					

Tabel 7. Anlægsinvesteringer i forslaget

	Styrings- område	1.000 kr. 2018 p/l					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Driftsovervågningssystem	Anlæg	1.800					
Investeringer totalt		1.800					

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Projektet involverer kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Projektets implementering fremgår af nedenstående tidsplan som vist i tabel 8.

Tabel 8. Tidsperspektiver for implementering og udvikling af tiltag

Fase	Periode	Indhold	Formål
Fase 0	2017	Forberedelse til hjemtagning af driften <ul style="list-style-type: none">- Ansættelse af personale til tiltrædelse 1/1-2018- Specificering af køretøjer- Personaleforhold- Overdragelsesaftale med nuværende entreprenør- ...	Forbedrede driften
Fase 2	2018	Opstart af drift <ul style="list-style-type: none">- Indkøring af nyt personale og nye driftsformer- Indkøb af værktøj- Levering af køretøjer- ... Indkøb af driftsovervågningssystem <ul style="list-style-type: none">- Specificering- Udbud- Levering og i driftssætning af system- ...	Opstarte driften Opstarte driftsovervågningssystem
Fase 3	2018-2023	Drift	Løbende drift med reducerede omkostninger og bedre kvalitet

Overordnet formål: At optimere driften og herved reducere udgifterne til drift og vedligeholdelse.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Det er hensigten at følgende samarbejdspartnere inddrages:

- Private virksomheder - f.eks. virksomheder der arbejder med salg og produktion af udstyr til driftsovervågning af vandinstallationer som f.eks. springvand.
- Sparring med andre kommuner, herunder erfaringsudveksling samt vidensdeling

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at forslaget har følgende effekter:

- En reduktion af de samlede springvandsdriftsomkostninger for springvand på 0,5 mio. kr. årligt fra 2018 stigende til 0,56 mio. kr. årligt i 2023.
- Reduceret reaktionstid på uforudset vedligeholdelse fra dage til timer

1.9 OPFØLGNING

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for at følge op på forslaget og forslagets succeskriterier. Dette sker gennem årlige del-evalueringer af forslagets fremdrift og resultater. Herunder en løbende årlig vurdering af mulighederne for opfyldelse af målsætningen gennem en måling af forslaget effekter.

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Reduktion af uforudsete vedligeholdelsesomkostninger	Måles årligt ud fra driftsdata i Byens Drift	TMF	Årligt
Driftsbesparelse	Måles årligt ud fra driftsdata i Byens Drift	TMF	Årligt
Reaktionstid på uforudset vedligeholdelse nedsat fra dage til timer	Måles årligt ud fra driftsdata i Byens Drift	TMF	Årligt

1.10 RISIKOVURDERING

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der ikke er risici forbundet med forslaget.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelværdien

Forslagets titel: BC18 Ren by med smartere affaldskurve

Kort resumé: Teknik- og Miljøforvaltningen vil nedbringe tidsforbruget på tømning af byens affaldskurve samt fjerne problemet med overfyldte affaldskurve. Dette vil forvaltningen gøre ved at installere sensorer i affaldskurvene og indføre et ressource-, navigations- og rutestyringssystem for tømning af affaldskurve.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2018 p/l	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Varige ændringer							
Drift og vedligeholdelse sensorer	Service		420	420	420	420	420
Mistede sensorer	Service		110	110	110	110	110
Reducerede tømningssomkostninger	Service		-900	-1000	-1175	-1175	-1175
Samlet varig ændring			-370	-470	-645	-645	-645
Implementeringsomkostninger							
Sensor indkøb, montage og ipads	Anlæg	1910					
Projektleder	Anlæg	600					
Samlede implementeringsomkostninger		2510					
Samlet økonomisk påvirkning		2510	-370	-470	-645	-645	-645
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6						

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Forvaltningen drifter byens 5700 affaldskurve og her er den største ressourcemæssige opgave tømning flere gange dagligt. Ofte tømmes affaldskurve, der kun er delvis fyldte, hvilket ikke er effektivt. Årsagen er, at man kun kan se om en affaldskurv er fyldt eller tom ved at kikke ned i den. Da det således er nødvendigt fysisk at tilse kurvene, tømmes disse altid uanset fyldningsniveauet.

Endvidere forekommer der ofte overfyldte affaldskurve rundt omkring i byen, der medvirker til at øge mængden af affald, som skal fjernes fra vej og fortov.

Forvaltningen vil montere sensorer for at øge effektiviteten og reducere antallet af overfyldte affaldskurve i byen. Sensorerne måler fyldningsniveauet i affaldskurvene og bruger data fra disse som grundlag for et digitalt navigations- og rutestyringssystem for tømning af affaldskurve.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Forvaltningen har i marts 2017 gennemført et tids- og fyldningsstudie på 180 af 5700 affaldskurve for en tømningssrute på Østerbro. Dette viste at der anvendes meget tid på at tømme kurve, der er under 25 % fyldte. Tids- og fyldningsstudiet er lavet for en lille del af byens affaldskurve i marts måned, hvilket betyder, at det ikke kan belyse forhold som årstider og andre tidsmæssige påvirkninger.

Forvaltningen vil undersøge muligheden for at reducere omkostningerne til tømning af affaldskurve ved kun at tømme de kurve, der har behov samt ved at planlægge tømningen af kurvene baseret på den øjeblikkelige fyldningsgrad. Dette gøres ved at montere sensorer i affaldskurvene, der måler det aktuelle fyldningsniveau i kurven og indføre et navigations- og rutestyringssystem for tømning af affaldskurve, der baseres på data fra sensorerne. Navigationsanlægget skal beregne og vise den mest optimale vej rundt i byen til de affaldskurve, der har behov for tømning. Forvaltningen har indhentet IT anskaffelsesvurdering fra Koncern IT.

Forvaltningen har i de seneste to år gennemført forsøg med sensorer i lille skala og på de affaldskurve, som er maskinelt tømt (ca. 70 stk. af i alt 5700 stk.). Det har givet forvaltningen viden om teknologien og de muligheder, der er for at indkøbe og drifte sensorer. Desværre betyder den lille skala af de hidtidige forsøg, at forvaltningen ikke har tilstrækkelig viden omkring de logistiske muligheder og potentialer.

De eksisterende data viser, at projektet har et stort potentiale. Data er dog ikke dækkende for hele byen samt sæsonudsving. Da tømning af affaldskurve er en kerneopgave for forvaltningen, vil det være hensigtsmæssigt at opdele projektet, således at projektet ikke udrulles i hele byen på en gang. I den første del som denne business case vedrører, vil forvaltningen montere sensorer i 1000 af byens 5700 affaldskurve i et område på Nørrebro og Østerbro, der indeholder forskelligheder i indretning og brug af byens byrum fra indre by til områder med mere åbne byrum. Den anden del af projektet vil anvende erfaringer og data fra første del, som vil kvalificere en udrulning til de resterende 4700 affaldskurve. Dette gøres med baggrund i en ny business case.

1.4 ØKONOMI

Effektivisering

Forslaget er baseret på forvaltningens egne erfaringer fra bl.a. tidsregistreringer af ydelsen 'tømning af affaldskurve', et tids- og fyldningsstudie udført i marts 2017. Tidsregistreringerne viser, at der anvendes ca. 38 årsværk og i omegnen af 50.000 køretøjstimer årligt på ydelsen, svarende til 35 mio. kr. Samtidigt viser tidsstudiet, at 48 % af dette er direkte og lineært afhængigt af antallet af affaldskurve, som tømmes. De 48 % omfatter parkering og tømning af affaldskurve, de resterende 52 % er kørsel i mellem affaldskurve. Fyldningsstudiet viser, at 40 % af de kurve, der blev tømt, indeholdt mindre end 25 % af deres kapacitet.

Hvis forvaltningen f.eks. ikke tømmer affaldskurve med mindre end 25 % indhold og anvender ovennævnte til at vurdere forslagets mulige potentiale, kan der således opnås en besparelse på antallet af tømninger på 40 % som følge af færre tømninger. Dette giver potentielt en samlet årlig besparelse på op til 40 % af 48 % tidsforbrug = 19,2 % = 6,7 mio. kr./år.

Tabel 1. Eksempel på potentiale i forslaget

1.000 kr. 2018 p/l	
Nuværende årligt budget til tømning af affaldskurve	35.000
Budgetandel som er direkte afhængig af antallet af tømninger	16.800
Reduktion ingen tømning af affaldskurve med under 25% indhold	-6.700
I alt besparelse/potentiale uden varige driftsomkostninger	-6.700

* Det rene potentiale uden varige driftsomkostninger.

Da forvaltningen med denne business case vil montere 1000 sensorer inden fuld implementering i hele byen vil gevinstpotentialet jf. tabel 1 således være 1.175 mio. kr. /år ved at montere sensor i 1000 affaldskurve, excl. nye driftsomkostninger til sensorer. Det er forventningen at driftsomkostninger pr. sensor/affaldskurv vil blive mindre med udrulning til alle byens affaldskurve. Samtidig vil en anden del af projektet, se på muligheden for at indkøbe eget navigations- og rutesystem, således at de varige omkostninger hertil vil falde.

Implementeringsomkostninger

Forvaltningen har baseret på markedsovervågning og egne erfaringer med sensorer i affaldskurve opstillet et budget for indkøb og implementering af sensorer i affaldskurve, samt implementeringen af et navigations- og rutestyringssystem til ydelsen 'tømning af affaldskurve'. Forvaltningen vil anvende leverandørens navigations- og rutestyringssystem. Omkostninger til dette indgår i udgiften til drift af sensorer.

Tabel 2. Budget for implementering af forslaget

Forslagets omkostninger i 1.000 kr	2018
Opsætning af 1000 sensorer	
Sensor køb	1365
Ipads til systemet	30
Montage sensorer	515
Midlertidig projektleder	600
I alt investering	2510

Varige driftsomkostninger

Forslaget vil føre til løbende driftsomkostninger for sensorerne, adgang til leverandørens navigations- og rutestyringssystem for tømning af affaldskurve, samt behov for løbende erstatningskøb af sensorer, der erfaringsmæssigt løbende går tabt f.eks. ved hærværk eller ved at de falder ned i affaldskurven.

De varige driftsomkostninger fremgår af tabel 3.

Tabel 3. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Drift og vedligeholdelse af Sensorer		420	420	420	420	420
Mistede sensorer		110	110	110	110	110
Reducerede tømningssomkostninger		-900	-1000	-1175	-1175	-1175
Varige ændringer totalt, service		-370	-470	-645	-645	-645

Tabel 4. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	I alt
Sensor indkøb og montage og ipads	1910				
Investeringer totalt, anlæg	1.910				

Tabel 5. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	I alt
Projektleder	600				
Investeringer totalt, service	600				

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Projektet involverer kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Projektets implementering fortages af Teknik- og Miljøforvaltningen og den overordnede tidsplanen fremgår af tabel 6. Implementeringen af de første 1000 sensorer sker i 3 faser:

Tabel 6. Tidsperspektiver for implementering og udvikling af tiltag

Fase	Periode	Indhold	Formål
Fase 1	2018- medio 2019	Forberedelse - Ansættelse af projektleder - Udbud af leverance Implementering - Indkøb og opsætning af 1000 sensorer - Implementering sensorer og navigations- og ru- testyringssystem	Udbud og implementering
Fase 2	2019 – 2020	Evaluering - Evaluere muligheder og potentialer - Identificere udfordringer	Evaluering og tilpasning og løbende drift
Fase 3	2021	Ny business case - Opstilling af BC for Indkøb og opsætning af yderligere 5200 sensorer	BC for udrulning i resten af byen

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Medarbejderne i Forvaltningen som arbejder med ydelsen 'Tømning af affaldskurve' inddrages i implementeringsprocessen og i evalueringen af Pilotforsøget, og inddragelsen sker aktivt og tidligt i projektet, således at der opnås størst mulig medarbejdertilfredshed og forståelse for forslagens muligheder, effekter og gevinster.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Forslaget har følgende effekter:

- mere effektiv drift af ydelsen 'Tømning af affaldskurve' og derved reducerede omkostninger
- væsentlig reduktion i antallet af overfyldte affaldskurve og derved en reduktion i henkastet affald
- understøtter Fællesskab KBH ved at byen opfattes som mere ren

1.9 OPFØLGNING

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for at følge op på forslaget og forslagets succeskriterier. Dette sker gennem årlige del-evalueringer af forslagets fremdrift og resultater, herunder en løbende årlig vurdering af mulighederne for opfyldelse af målsætningen gennem målingen af forslagets effekter.

Tabel 7. Succeskriterier og opfølgning

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Reduktion af driftsomkostninger	Måles årligt ud fra driftsdata i BD	TMF	Årligt
Færre overfyldte affaldskurve	Måles årligt ud fra driftsdata i BD	TMF	Årligt

1.10 RISIKOVURDERING

Sensorer i affaldskurve er ikke nyt, men er dog forholdsvis uafprøvet i så stor skala som i dette forslag. Der kan derfor være teknologiske udfordringer, og ligeledes er anvendelse af et dynamisk og automatisk sensorbaseret ressource-, navigations- og rutestyringsystem i denne skala helt nyt for forvaltningen. Forvaltningens erfaringer fra mindre forsøg af dette viser, at der kan opstå komplekse menneskelige aspekter som f.eks. manglende tillid til systemet, der kan påvirke implementeringen af dette.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevefærdien

Forslagets titel: BC20 Effektivisering af myndighedstilsyn på teknik- og miljøområdet

Kort resumé: Tilsynsindsatsen på teknik- og miljøområdet kan prioriteres og effektiviseres gennem en risikobaseret tilsynsstrategi samt udarbejdelse af administrationsgrundlag som grundlag for tilpasning af tilsynskapaciteten

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2017 p/l	Styrings- område	2018	2019	2020	2021
Varige ændringer					
Reducerede lønomkostninger	Service	-500	-1.000	-2.000	-3.000
Færre udgifter til køretøjer	Service	-30	-50	-50	-50
Drift af PUMA-løsning	Service	15	15	15	15
Samlet varig ændring		-515	-1.035	-2.035	-3.035
Implementeringsomkostninger					
PUMA – udvikling af løsning på vejområdet	Anlæg	400	0	0	0
Projektledelse (udarbejdelse af adm. grundlag og risikobaseret tilsyn)	Service	500	0	0	0
Samlede implementeringsomkostninger		900	0	0	0
Samlet økonomisk påvirkning		385	-1.035	-2.035	-3.035
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	2				
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	2				

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

København er en by i vækst. Der pågår en fortsat udvikling af byen, som medfører et behov for bygge- og miljøtilladelser. Teknik- og Miljøforvaltningen udsteder i dag derfor en stigende mængde tilladelser. Forvaltningen har til opgave at føre tilsyn med de udstedte tilladelser. For at imødegå og håndtere tilsynsopgaverne, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at der skal ske en prioritering og optimering af de tilsyn, som forvaltningen gennemfører, således at nytteværdien af tilsynsindsatsen står mål med de ressourcer forvaltningen bruger dermed.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Forslaget indeholder en række elementer, som skal bidrage til en prioritering og effektivisering af tilsynet på myndighedsområdet i Teknik- og Miljøforvaltningen:

- Udarbejdelse af administrationsgrundlag for tilsyn for at sikre effektive og ensartede arbejdsprocesser. Udarbejdelsen vil ske i en prioriteret rækkefølge, så der først udarbejdes administrationsgrundlag for de tilsynsområder, hvor der gennemføres flest tilsyn. Administrationsgrundlaget skal kortfattet beskrive priori-

teringsprincipperne for tilsynsindsatsen, herunder gældende lovkrav. Administrationsgrundlagene forelægges i relevant omfang Teknik- og Miljøudvalget.

- Prioritering af tilsynsindsatsen via en risikobaseret tilgang, der vil reducere det samlede omfang af tilsyn og give en bedre anvendelse af medarbejderressourcerne. Det risikobaserede tilsyn vil gøre det muligt at prioritere tilsyn gennem en risikokalkule, bl.a. på baggrund af en regeloverholdelseshistorik. Metoden bruges bl.a. i Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, hvor erfaringerne viser, at det risikobaserede tilsyn i fiskerikontrollen har givet en større efterlevelse af regler, selvom der gennemføres færre tilsyn. Der skal udvikles redskaber til brug for risikovurderingen på de relevante tilsynsområder. Inden der overgås til risikobaseret myndighedstilsyn, vil metoden og udvælgelsen af relevante tilsynsområder blive forelagt for Teknik- og Miljøudvalget til godkendelse.
- Der gennemføres en kapacitetstilpasning af tilsynsindsatsen på baggrund af udarbejdelsen af administrationsgrundlagene for tilsyn og implementeringen af det risikobaserede tilsyn, jf. ovenfor.
- Der etableres en bedre digital understøttelse af tilsynsindsatsen på tilsyn på vejområdet, herunder tilsyn med gravetilladelser og tilsyn med private fællesveje. Der er allerede etableret en digital understøttelse af driften af vejene som led i PUMA-projektet. Den digitale løsning i PUMA giver et arbejdsredskab til registrering af de mange myndighedstilsyn og tilhørende arbejdsgange, som kan foretages direkte på stedet – og vil samtidig kunne sikre en øget koordination mellem tilsyn med vejvedligeholdelse i driften og myndighedstilsyn med gravetilladelse, containere mv. Forvaltningen har indhentet IT anskaffelsesvurdering fra Koncern IT.
- På byggesagsområdet er der i anden sammenhæng afsat finansiering til indkøb af pc-tablets. Det forventes, at brugen af disse pc-tablets vil sikre mere effektive arbejdsgange og reducerer tidsforbruget ved tilsyn med byggesager, fx mulighed for at give ibrugtagningstilladelser på stedet. Denne effektiviseringsgevinst indgår således i nærværende business case. Det bemærkes, at effektiviseringen vil bidrage til at behovet for budgetkompensation på byggesagsområdet fremadrettet vil blive mindre.
- På baggrund af analyser af GPS-data fra Københavns Kommunes materielstyringsprojekt vurderes det, at der kan ske en mindre reduktion i udgifter til køretøjer, der bruges til myndighedstilsyn.

1.4 ØKONOMI

Effektiviseringspotentiale

Der anvendes i dag ca. 60 årsværk på tilsyn med udstedte tilladelser og øvrige myndighedstilsyn. Det estimeres, at udarbejdelsen af administrationsgrundlag samt implementering af risikobaseret tilsyn kan effektivisere tilsynsindsatsen med 1 årsværk i 2018, stigende til 6 årsværk i 2021. Dette skyldes, at den risikobaserede tilgang giver et bedre grundlag for prioriteringen af tilsynsindsatsen og dermed kan der foretages en kapacitetstilpasning af tilsynsindsatsen. Dette gælder eksempelvis på byggesagsområdet, hvor der i dag er beskæftiget 23 årsværk med at føre tilsyn med at vilkårene i byggetilladelserne er overholdt.

Hertil kommer en yderligere effektivisering som følge af bedre digital understøttelse af tilsyn på vejområdet. Erfaringer med implementering af digital understøttelse af tilsyn med vejvedligeholdelse har vist, at det har været muligt at reducere ressourceforbruget med ca. 10 pct. ift. tilsyn på vejområdet, herunder

tilsyn med gravetilladelser, containere mv. svarer det til, at ressourceforbruget kan reduceres med 1 årsværk i 2019, stigende til i alt 2 årsværk i 2021 og frem.

Udgifterne til køretøjer kan reduceres med 30.000 kr. i 2018 stigende til 50.000 kr. i 2019 og frem. Dermed reduceres ressourceforbruget med myndighedstilsyn på teknik- og miljøområdet samlet set med ca. 10 pct.

Tabel 2. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l			
	2018	2019	2020	2021
Reducerede lønudgifter sfa. administrationsgrundlag og risikobaseret tilsyn	-500	-500	-1.250	-2.000
Reducerede lønudgifter sfa. understøttelse af PUMA-løsning	0	-500	-750	-1.000
Reducerede driftsudgifter til køretøjer	-30	-50	-50	-50
Drift af PUMA-løsning	15	15	15	15
Varige ændringer totalt, service	-515	-1.035	-2.035	-3.035

Implementeringsomkostninger

Der afsættes 500.000 kr. til projektledelse i 2018. Projektlederen skal understøtte udarbejdelsen af administrationsgrundlag og udvikling af redskaber til brug for risikovurderingen på de relevante tilsynsområder.

Baseret på tidligere erfaringer med udvikling af en PUMA-løsning til vejvedligeholdelse skønnes implementeringsomkostningerne at udgøre 400.000 kr. i anlæg. Disse omkostninger indeholder udgifter til at udvikle en PUMA-løsning, der understøtter medarbejdernes opgaveløsning i forbindelse med tilsyn på vejområdet.

Tabel 3. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	I alt
Projektledelse til udvikling af redskaber mv. (service)	500	0	0	0	500
Investeringer totalt, anlæg og service	500	0	0	0	500

Tabel 4. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	I alt
PUMA – udvikling af løsning på vejområdet (anlæg)	400	0	0	0	400
Investeringer totalt, anlæg	400	0	0	0	400

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget involverer kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

1.-2. kvartal 2018: Udarbejdelse af administrationsgrundlag for alle relevante myndighedstilsyn, herunder tilsyn med byggesager, tilsyn med byliv, tilsyn på vejområdet, tilsyn med støj og andre gener, tilsyn med affald samt tilsyn med jordforurening og udledning af spildevand.

2.-3. kvartal 2018: Udvikling af redskaber til brug for risikovurderingen på de relevante tilsynsområder, herunder bl.a. tilsynet med byggesager og tilsyn med vejområdet. Udviklingen vil ske på baggrund af erfaringer med risikobaseret tilsyn med forurenende virksomheder på miljøområdet samt erfaringer fra fiskerikontrollen i Landbrugs- og Fiskeristyrelsen. Dette udviklingsarbejde udføres af en projektleder i samarbejde med relevante ledere og medarbejdere.

1.-4. kvartal 2018: Udvikling af PUMA-løsning til brug for understøttelse af myndighedstilsyn med vejområdet, herunder gravetilladelser samt opsætning af containere og stilladser. Denne udvikling kræver gennemgang af eksisterende arbejdsgange for at kunne tilpasse løsningen til medarbejdernes behov.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Projektet vil blive gennemført med inddragelse af medarbejdere og ledere i tilsynsområderne. Det er afgørende for projektets succes, at medarbejdere og ledere indgår i udarbejdelsen af administrationsgrundlag. Det gælder også for det PUMA-projekt, der skal gennemføres på vejområdet. Her vil PUMA-løsningen blive udviklet, så den matcher medarbejdernes behov og arbejdsgange. Desuden vil de relevante MED-udvalg blive inddraget ift. de personalemæssige konsekvenser ved projektet.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Det forventes, at der med projektet vil kunne opnås en mere målrettet tilsynsindsats på myndighedsområdet i Teknik- og Miljøforvaltningen og dermed en mere effektiv anvendelse af de ressourcer, der bruges på tilsyn. Administrationsgrundlaget sikrer derudover at medarbejderne får et klart grundlag for deres daglige opgavevaretagelse, hvilket vil sikre ensartethed i opgavevaretagelsen og mødet med borgere og erhverv. Desuden kan der med udgangspunkt i risikobaserede tilsyn foretages en mere systematisk og ensartet prioritering af tilsynsindsatsen samt muligheden for at differentiere tilsynsindsats, fx mellem forskellige virksomheder og erhvervsdrivende. Dermed vil virksomheder og erhvervsdrivende opleve, at tilsynsindsatsen i højere grad vil være fokuseret på dem, der har i mindre grad overholder vilkårene for de tilladelser, der er givet.

Endeligt vil projektet bidrage til, at tilsynsmedarbejderne på vejområdet gennem PUMA-løsningen får et arbejdsredskab, som kan understøtte og effektivisere en række arbejdsgange.

1.9 OPFØLGNING

Succeskriterier	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
At der er udarbejdet administrationsgrundlag for alle relevante myndighedstilsyn	Der foretages en gennemgang af alle relevante tilsynsområder for at konstatere, om der er udarbejdet administrationsgrundlag	Teknik- og Miljøforvaltningen	Ultimo 2018
At der er udarbejdet en model for risikobaseret tilsyn, som bidrager til en mere målrettet indsats ift. myndighedstilsyn	Der gennemføres en baseline-opgørelse ultimo 2018. Ultimo 2019 foretages en ny opgørelse mhp. at vurdere, om der er opnået en bedre overholdelse af vilkår med et mindre ressourceforbrug	Teknik- og Miljøforvaltningen	Ultimo 2018 og ultimo 2019
At der er gennemført en kapacitetstilpasning, således at det samlede ressourceforbrug på myndighedstilsyn er reduceret med 6 årsværk i 2021	Der foretages en opgørelse af antallet af årsværk, der er beskæftiget med myndighedstilsyn	Teknik- og Miljøforvaltningen	Primo 2021

1.10 RISIKOVURDERING

Implementeringsomkostningerne er baseret på erfaringer med udvikling af en PUMA-løsning til vejvedligeholdelse. De konkrete priser kan dog vise sig at afvige fra de estimerede priser. De konkrete priser vil afhænge af de indkomne tilbud på rammeaftalen for IT-ydelser.

Der kan være risiko for, at it-leverancerne kan blive forsinket som følge af, at leverandøren ikke har tilstrækkelig kapacitet til at udføre opgaven inden for den planlagte tidsplan.

Desuden er der en risiko for, at der ikke opnås de forventede effektiviseringer ved det risikobaserede tilsyn. Effektiviseringerne forudsætter – alt andet lige – at tilsynsniveauet prioriteres og reduceres ift. situationen i dag. Der bør være opmærksomhed på, at denne effektivisering af tilsynsindsatsen kan indebære et ønske fra borgere, erhvervsliv mv. om at øge tilsynsindsatsen igen.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelfærden

Forslagets titel: BC21 Opførelse af gartneri i Valbyparken

Kort resumé: Der opføres et nyt gartneri i Valbyparken som erstatning for den nuværende løsning, hvor der lejes utidssvarende lokaler i nabokommune.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2018 p/l	Styrings- område	2018	2019	2020	2021
Varige ændringer					
Opsigelse af lejemål i Hvidovre	Service	-	-131	-262	-262
Reduktion i driftsudgifter (vand, varme, el, vedligehold af lejemål)	Service	-	-82	-163	-163
Effektivisering af produktionsproces	Service	-	-537	-675	-675
Samlet varig ændring	Service	-	-750	-1.100	-1.100
Implementeringsomkostninger					
Opførelse af gartneri	Anlæg	1.900	2.900	-	-
Samlede implementeringsomkostninger	Anlæg	1.900	2.900	-	-
Samlet økonomisk påvirkning		1.900	2.150	-1.100	-1.100
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6 år				
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6 år				

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Kommunens gartneri holder i dag til i ældre, lejede drivhuse i Hvidovre Kommune. Produktionen er tilpasset byens behov, og gartneriet leverer årligt næsten 100.000 forårs- og sommerblomster til glæde for københavnere.

Gartneriet står for fælles indkøb af planter og jord og fungerer på den måde som en effektiv indkøbs- og fordelingscentral for de geografiske driftscentre i Teknik- og Miljøforvaltningen. Denne funktion vil kunne styrkes med en placering inden for kommunegrænsen, idet afstanden til byens parker og byrum reduceres.

At kommunen har sit eget gartneri betyder, at kommunen kan sætte – og sikre – høje og bæredygtige standarder for både kvalitet og proces. Gartneriet leverer et bredt og varieret sortiment af planter både forår og sommer. De små planter, som bliver indkøbt, bliver passet og plejet, indtil de har opnået en robusthed (størrelse, struktur og vækstkraft), som er nødvendig, for at de kan overleve i byens rum. Produktionen foregår stort set økologisk, og der anvendes biologisk bekæmpelse (nyttedyr). Gartneriets produkter har således en kvalitet, som det er vanskeligt at opnå hos private leverandører.

Forvaltningens ønske om at bygge et nyt gartneri på en lokalitet inden for kommunegrænsen skyldes en række udfordringer på den nuværende lokalitet:

De lejede drivhuse er i dårlig stand, og der forventes fremadrettet en del udgifter til renovering pga. husernes alder (vedligehold af de lejede bygninger påhviler kommunen jf. lejekontrakten).

De lejede drivhuse er af ældre dato og baseret på en umoderne teknologi. De er derfor ikke særlig energieffektive.

Indretningen af de lejede drivhuse er ikke optimal i forhold til behovene i produktionen og forhindrer en yderligere effektivisering af produktionsprocessen.

Beliggenheden i Hvidovre gør, at gartneriets potentiale i forhold til oplevelsesværdier til københavnere ikke realiseres. Desuden er det vanskeligt at optimere og sikre en fleksibel udnyttelse af personaleresourcen pga. afstanden til den øvrige drift.

Formålet med projektet er at opføre et gartneri i Valbyparken med nogenlunde samme kapacitet som det nuværende. Et nyt og moderne gartneri vil have et bedre energiregnskab end det nuværende og vil derved understøtte kommunens målsætninger om CO₂-neutralitet i 2025. I et gartneri, som er indrettet specifikt til den ønskede produktion, kan personaleresourcen udnyttes bedre og mere fleksibelt. I forhold til københavnere vil en beliggenhed inden for kommunegrænsen give større mulighed for, at gartneriet bliver en del af byens liv, fx ved at spille sammen med arrangementer i Valbyparken.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Der opføres et nyt gartneri i Valbyparken, der kommer til at bestå af 2.000-2.500 m² drivhuse med klimastyring, vandopsamling, jordvarme og solpaneler, således at anlægget så vidt muligt drives af grøn energi. Gartneriet indrettes med et mindre besøgsareal, så publikum kan komme helt tæt på produktionen. Et nyt gartneri vil desuden muliggøre et samarbejde med Glad Fonden om uddannelse af handicappede inden for projektet MadGlad. Udenomsarealerne indrettes, så dele af produktionen kan flyttes til friland. En flytning af gartneriet til Valbyparken samtænkes med omstillingsprojektet 'Optimering af driftspladser' med henblik på at sikre størst mulig synergi og fleksibilitet i hverdagen.

Valbyparken rummer i forvejen 17 temahaver, som er anlagt i forbindelse med Kulturby 1996. Temahaverne har forskellige blomstertemaer fx den 1½ ha store rosenhave, den spiselige skovhave, H.C. Andersens Orientalske Have og den dynamiske staudehave. Gartneriet tænkes placeret i en oval randbeplantning af blomstrende træer, så det naturligt indgår i temahavernes arkitektur og formsprog. Projektet har gennemgået ejendomsfaglig vurdering af Københavns Ejendomme & Indkøb (KEID), og er blevet godkendt.

1.4 ØKONOMI

Investeringsbehov:

Afdækkes ved dialog med potentielle leverandører. Det er forvaltningens vurdering, at det i forslaget beskrevne gartneri kan etableres for 4,8 mio. kr. Dette beløb er fundet efter dialog med gartnerierhvervet og andre kommuner om deres erfaringer med anlægsomkostninger i forhold til etablering af gartnerier. Så-

fremt der er investeringsbehov udover dette beløb, afholdes denne udgift af Teknik- og Miljøforvaltningen. Der arbejdes derfor med et 'omvendt' udbud, hvor to-tre leverandører beskriver, hvad de kan levere for 4,8 mio. kr. på baggrund af en klar behovsbeskrivelse.

Beregning af effektiviseringspotentiale:

Den økonomiske effektivisering realiseres ved en besparelse på husleje, reduktion af vedligeholdelses- og forbrugsomkostninger samt en effektivisering af produktionsprocessen. Effektiviseringspotentialet er beregnet på baggrund af regnskaber for perioden 2014-2016 i nuværende gartneri. Der er opgjort udgifter til husleje, el, varme, vedligehold af bygninger og faste anlæg samt reduktion af lønudgifter ved effektivisering af produktionsprocessen. Denne effektivisering af produktionsprocessen muliggøres af, at spidsbelastningsperioder i gartneriets produktion kan håndteres ved at trække på øvrige medarbejderressourcer i Valbyparken og derved reducere behovet for fuldtidsansatte i selve gartneriet.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l			
	2018	2019	2020	2021
Opsigelse af lejemål i Hvidovre	-	-131	-262	-262
Reduktion i driftsudgifter (vand, varme, el, vedligehold af lejemål)	-	-82	-163	-163
Effektivisering af produktionsproces	-	-537	-675	-675
Varige ændringer totalt, service	-	-750	-1.100	-1.100

Tabel 2. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l			
	2018	2019	2020	I alt
Investeringer totalt, anlæg	1.900	2.900	-	4.800

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører kun Teknik- og Miljøudvalget.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Tidsplan for implementering:

Ultimo 2017: Godkendelse af placering af gartneri i Valbyparken. Kystdirektoratet skal godkende projektet, da det ligger inden for kystbeskyttelseslinjen.

Primo 2018: Byggemodning af grund.

Ultimo 2018: Indkøb og opførelse af drivhuse.

Primo 2019: Montage af inventar og installationer.

Medio 2019: Færdiggørelse af udenomsarealer.

Ibrugtagning efterår 2019

Projektet ejes og gennemføres af Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Der søges inspiration hos bl.a. Aalborg og Frederikshavn kommuner, som begge har eget gartneri. Gartneriets medarbejdere vil blive involveret i indretningen af drivhusene med henblik på optimering af det fysiske arbejdsmiljø.

De frivillige i Valbyparkens temahaver vil blive involveret for at afdække eventuelle muligheder for at samarbejde.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Projektet understøtter ambitionerne om den grønne by og fungerer som et lokalt showroom for dyrkning og produktion, der afspejler kommunens ambitioner om bæredygtighed og genanvendelse af ressourcer. Det nye gartneri udføres i moderne materialer og med faciliteter, som sikrer en god energieffektivitet.

Gartneriet indgår i aktivt samspil med omverdenen og bidrager til at skabe en levende by.

Projektet betyder, at kommunen fortsat kan levere robuste blomster i et varieret sortiment til byen. Ved at fastholde gartneriet i egen drift er der mulighed for støtte op om særlige, lokale behov og ønsker. Eksempelvis leveres økologiske krydderurter, blomster, jord og plantekasser i en samlet pakke til de bemandede legepladser, så pædagoger og lokale gartnere kan lære byens børn at dyrke og høste. Desuden kan produktionen tilpasses, så den bidrager til vedligehold af de nye klimabede.

Medarbejdernes trivsel og arbejdsmiljø vil blive øget, fordi gartneriets indretning vil bidrage til forenklede og delvist automatiserede arbejdsrutiner. Placeringen inden for bygrænsen sikrer et godt samarbejde og en fleksibel drift.

1.9 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Ressourceforbruget er reduceret som forventet	Monitering af forbruget af varme, el og vand	TMF, gartneriet	Sæson 2020
Drivhuse er opført og indrettet, så produktionen er effektiviseret.	Medarbejdertilfredshed – fysisk arbejdsmiljø	TMF stab	Næste APV
Borgerne oplever, at gartneriet er et interessant nyt tilbud i Valbyparken	Borgernes tilbagemeldinger – smileyordning	TMF, gartneriet	Sommer 2020

1.10 RISIKOVURDERING

Kystdirektoratets godkendelse af placeringen i Valbyparken er en forudsætning for, at projektet kan gennemføres. Såfremt Kystdirektoratet ikke godkender projektet, vil gartneriet kunne placeres på Vestre Kirkegård inden for den økonomiske ramme.

Muligheden for at placere gartneriet på Vestre Kirkegård fremgår af udviklingsplanen for kirkegården, og arbejdet med at kvalificere denne løsning pågår. Hvis placeringen på Vestre Kirkegård må opgives, falder investeringsmidlerne tilbage i puljen.

Projektet afhænger desuden af, om der kan findes to-tre leverandører, der ønsker at byde på opgaven som totalentreprise.