



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 vejbumper, 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 vejbumper 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 <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	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					



TM2 Initiativer på baggrund af Parkeringsredegørelsen 2017



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget fik den 24. april 2017 forelagt den årlige parkeringsredegørelse "Parkeringsredegørelse 2017". På den baggrund har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet budgetnotater på redegørelsens otte initiativer.

Indhold

Initiativerne fordeler sig under to hovedtemaer. Tema ét er bedre udnyttelse af eksisterende parkering og tema to er reduktion af indpendling i bil. Det omfatter følgende initiativer:

Bedre udnyttelse af eksisterende parkering

1. Åbning af flere kommunale parkeringspladser
2. Kortlægning af antallet af private parkeringspladser, der ikke anvendes til beboerparkering
3. Opskalering af forsøg med grøn mobilitet baseret på dialog med københavnere
4. Udvidelse af tælleområdet for parkeringsbelægning

Reduktion af indpendling i bil

5. Udarbejdelse af model for Københavns Kommunes bidrag til Parkér og Rejs-anlæg i andre kommuner
6. Mobilitetsindsatser for virksomheder - etablering af virksomhedsnetværk
7. Foranalyse af dynamisk prissætning af betalingsparkering fastsat efter belægningsgrader
8. Udvidelse af betalingsparkering

Bedre udnyttelse af eksisterende parkering

Den eksisterende parkering skal udnyttes mere effektivt end i dag. Målinger fra ultimo 2016 har vist, at omkring 25 % af de parkerede biler i områder på Vesterbro og Østerbro ikke bruges i hverdagen. Endvidere vurderer forvaltningen, at der fortsat er et stort antal private parkeringspladser i København, som ikke udnyttes fuldt ud. Der foreslås følgende fire initiativer:

1. Åbning af flere kommunale parkeringspladser

Teknik- og Miljøforvaltningen har kortlagt samtlige kommunale parkeringspladser og udarbejdet en bruttoliste over pladser, der vil kunne åbnes for offentligheden. Udover de 400 pladser, som det i forbindelse med budget 2016 blev besluttet at åbne vurderer forvaltningen, at der kan åbnes op til yderligere 200 parkeringspladser med tidsbegrænsning i dagtimerne på grund af den nye, gule betalingszone. Samtlige udvalgte parkeringspladser ligger i eller op til områder med høj belægningsgrad, og skal gøre det lettere for beboere at finde en parkeringsplads. Pladserne ligger i ny gul zone eller lige op til blå zone.

Ud fra den kortlægning, som forvaltningen har foretaget vedrørende muligheder for åbning af yderligere kommunale pladser, vil forvaltningen arbejde videre med følgende lokaliteter:

- Øresundshospitalets område, Østerbro
- Borgervænget nr. 13, Østerbro
- Nørrebrohallen, Nørrebro
- Sundholmen, Amager
- Amager Fælled Skole, Amager
- Ved Ovnhallen, Valby

Det endelige antal parkeringspladser på de enkelte lokaliteter, der kan gøres offentlig tilgængelige, afhænger af yderligere dialog med de relevante institutioner samt yderligere koordinering internt i kommunen vedrørende reservationer til tjenestekøretøjer m.v.

2. Kortlægning af antallet af private parkeringspladser, der ikke anvendes til beboerparkerings

Teknik- og Miljøforvaltningen er bekendt med, at ejendomssejere i flere tilfælde lejer parkeringspladser ud til personer, der er bosat udenfor København, men pendler til deres arbejdsplads i København. Selvom der ikke kan stilles krav om, at beboerne anvender deres egne pladser, vil en hel eller delvis udlejning indebære, at de brugere, som pladserne er tiltænkt, ikke har mulighed for at anvende dem.

Der er behov for et overblik over omfanget af denne praksis, og der lægges derfor op til, at der gennemføres en analyse af dette omfang. Resultaterne af analysen forventes også at være anvendelige i det kommende arbejde med kommuneplanen, særligt i forhold til fastsættelse af parkeringsnormer.

3. Opskalering af forsøg med grøn mobilitet baseret på dialog med københavnernes

Formålet med projektet er at teste løsninger for, hvordan delebiler og andre grønne mobilitetsløsninger kan optimere brugen af pladsen i byen og reducere CO₂ samtidig med, at fremkommeligheden forbedres. I 2016 gennemførte COWI A/S en parkeringsanalyse for Teknik- og Miljøforvaltningen, der bl.a. ved hjælp af droneflyvning af dele af Vesterbro og Østerbro har afdækket hvordan parkeringspladserne bruges. Resultatet af droneflyvningerne viste, at 23 % af den samlede parkeringskapacitet på Østerbro og 26 % på Vesterbro var optaget af parkerede biler, der som minimum holder det samme sted mandag til fredag. Dette resultat tyder på, at en stor gruppe beboere har et lille behov for bil til hverdag, og at de med fordel kan få opfyldt deres bilbehov af fx dele- og lejebiler. Der søges midler til, at der på baggrund af et eksisterende pilotprojekt om bilfrie områder i København og Frederiksberg kommuner gennemføres en opskalering af projektet, med henblik på udbredelse af konceptet til 10 områder centreret om udvalgte gader. Det forventes, at området vil omfatte ca. 25.000 beboere. I de udvalgte gader etableres delebilpladser, hvor der er behov, et mindre antal parkeringspladser omdannes i dialog med beboerne til byrum eller cykelparkering, og beboerne i området tilbydes attraktive introduktionstilbud til grønne mobilitetstjenester. Tilbuddene kan give beboerne incitament til at afprøve disse løsninger med henblik på at opleve dem som alternativ til egen bil. Samtidig opfordres beboere med bil, der medvirker i projektet, til midlertidigt at opmagasinere eller fjernparkere deres private bil udenfor byen, hvilket finansieres og arrangeres af projektet.

4. Udvidelse af tælleområdet for parkeringsbelægning

Forvaltningen foretager halvårlige tællinger af parkeringsbelægningen i halvdelen af byen - hovedsagelig i de centrale dele. Parkeringstællinger er et vigtigt værktøj til planlægning af parkeringstiltag. Det betyder, at grundlaget for at træffe kvalificerede beslutninger, hvad angår parkeringsforhold i mråder, der ikke tælles på nuværende tidspunkt er svækket. Derudover udløber finansieringen af de nuværende tællinger pr. 31. december 2018. Der ønskes derfor finansiering til en udvidelse af tælleområdet til at dække hele byen samt til en fortsættelse af det nuværende tællearbejde fra 2019 og frem. På lidt længere sigt kan midlerne tænkes anvendt til finansiering af en mere dynamisk tælleproces, hvor der jævnlige anvendes skanningskøretøjer i stedet for de nuværende halvårlige manuelle tællinger. Det kan dog på nuværende tidspunkt ikke slås endeligt fast, om dette bliver teknisk muligt.

Når nye områder af byen skal tælles første gang, kræver det en kortlægning af det korrekte antal lovlige parkeringspladser. Dette arbejde er omfattende og tidskrævende, hvorfor tælleområdet udvides gradvist i takt med kortlægningen. Af bilag 4 fremgår de nuværende tælleområder samt udvidelsens omfang, som vil være alle lovlige parkeringspladser i Københavns Kommune.

Reduktion af indpendling i bil

Med den forventede befolkningstilvækst i København og dermed et generelt øget trafikbehov samt øget bilejerskab, kan udfordringen med at finde tilstrækkelig parkeringskapacitet løses ved initiativer, der får blandt andre pendlere til at vælge andre transportformer. Der foreslås følgende fire initiativer:

5. Udarbejdelse af model for Københavns Kommunes bidrag til Parkér og Rejs-anlæg i andre kommuner

En af de indsats, som kan bidrage til at få indpendlere til at vælge andre transportformer end bil, er etablering af Parkér og Rejs anlæg ved kollektive trafikknudepunkter. En analyse vedrørende Parkér og Rejs anlæg udarbejdet af DSB i 2016 peger på, at potentialet ved at etablere sådanne anlæg er størst, hvis de etableres i en afstand fra København, der svarer til Næstved og Holbæk. DSB administrerer en statslig pulje, der kan medfinansiere Parkér og Rejs anlæg ved stationer med op til 50%. De øvrige 50% af investeringen kræver kommunal finansiering. En forundersøgelse kan afdække, hvordan en model for kommunal medfinansiering af et Parkér og Rejs anlæg ved en station uden for København skal se ud, således at Københavns Kommune kan bidrage med den kommunale medfinansiering af et anlæg, der etableres i en anden kommune.

6. Mobilitetsindsatser for virksomheder - etablering af virksomhedsnetværk

Adgang til gratis parkering giver pendlere et stort incitament til at vælge bilen som transportmiddel til arbejde – også selvom afstanden til arbejde er kort. Gennem samarbejde med virksomheder i København, der tilbyder sine medarbejdere gratis parkering, kan der skabes incitament for virksomhederne om at indføre betaling for medarbejderparkering. Med initiativet vil Teknik- og Miljøforvaltningen etablere virksomhedsnetværk, hvor fokus er at mindske antallet af bilture og ændre medarbejdernes transportvaner til mere grøn transport.

For seks virksomheder i Transportnetværk Amager, som blev nedsat i forbindelse med projektet Formel M, lykkedes det at mindske antallet af bilture med ca. 20 % tilsammen. I Rambøll resulterede en mobilitetsindsats i, at 40 % af medarbejderne prøvede nye mobilitetsformer, og at 40 % af disse ændrede transportvaner fremadrettet.

Indsatsen skal kobles til det igangværende Moving People projekt (Regional vækst- og udviklingsstrategi).

7. Foranalyse af dynamisk prissætning af betalingsparkering fastsat efter belægningsgrader

Erfaringer fra forsøg i San Francisco viser, at dynamisk prissætning, der følger udbud og efterspørgsel af parkering, kan sænke den generelle belægningsgrad og reducere parkeringspresset i de områder, hvor det er størst. Den dynamiske prissætning har i forsøgsperioden i San Francisco sikret ledige parkeringspladser, hvor belægningsgraden ellers har været høj.

En forundersøgelse kan afdække, hvilken effekt en dynamisk prissætning kan have i København, og hvor meget priserne på parkering skal reguleres for at opnå en reduktion af parkeringspresset i de områder, hvor belægningsgraden er størst. I San Francisco er pilotområderne i parkeringsforsøget placeret centralt i distrikter med mange turister og kommercielle aktiviteter. Priserne i pilotområderne varierer fra 50 cent til 6,25 dollars i timen (svarende fra 3,49 kr. til 43,56 kr.) og bliver reguleret højst en gang om måneden. Prisen reguleres op, hvis efterspørgslen er høj, og tilsvarende ned, hvis efterspørgslen er lav.

Forundersøgelsen skal endvidere afdække, om og hvordan dynamisk prissætning af beboerlicenser kan være med til at sænke den generelle parkeringsbelægningsgrad.

8. Udvidelse af betalingsparkering

En udvidelse af betalingsområdet skal bidrage til at reducere trængslen i områder med høje belægningsprocenter og randzoneproblematikker. Forslaget til udvidelse af betalingsområdet erstatter samtidig de gældende parkeringszoner med betalingsparkering.

De otte områder med størst behov er følgende: Valby, Østerbro inkl. den tidsbegrænsede p-zone ved Hellerup Station, Nørrebro, Sundby Nord, inkl. den tidsbegrænsede p-zone ved Lergravsparkens Metrostation, Sundby Syd, Islands Brygge, Vanløse, inkl. den tidsbegrænsede parkeringszone ved Vanløse metrostation og den tidsbegrænsede p-zone Grønjord langs Vestamager metrolinie (se kort i bilag 8).

Forvaltningen fremlægger i august 2017 de nye parkeringstællinger, som viser belægningsprocenter før og efter implementeringen af ny gul betalingszone i en række af randzonerne. Områderne med størst behov omfatter også de fire eksisterende tidsbegrænsede parkeringszoner, samt 12 af de 16 områder, som har ansøgt eller udtrykt ønske om at få en tidsbegrænset parkeringszone, jf. kortillustration i bilag. Dette budgetforslag omhandler udelukkende forslag til en udvidelse af betalingsområdet til de ovennævnte otte områder og ikke en udvidelse af betalingsområdet til hele kommunen.

Forslaget omfatter følgende aktiviteter:

- Partshøring af grundejere og efterfølgende sagsbehandling af eventuelle indsigelser ved overtagelse af private fællesveje, samt håndtering af klager
- Skiltning og opsætning af parkeringsautomater
- Udskillelse af de overtagne vejarealer

De foreslåede takster svarer til gul betalingszone og er 9 kr. mellem kl. 8 og 23 og 2 kr. mellem kl. 23 og 8.

Samlet omfatter udvidelsen med de otte områder i alt ca. 28.000 offentlige parkeringspladser og ca. 100.000 beboere over 18 år. Projektet er skalerbart i forhold til størrelsen på udvidelsen af betalingsområdet.

Overordnede målsætninger og effekter

Alle initiativer bidrager til, at parkeringskapaciteten fremadrettet kan udnyttes bedre. Initiativerne under tema to bidrager endvidere til, at indpendling i bil kan reduceres, hvilket både vil lette det pres, der er på parkeringskapaciteten i København og samtidig øge fremkommeligheden. Der er en tæt sammenhæng mellem graden af regulering på parkeringsområdet og muligheden for at nå målet i KBH2025 Klimaplanen om, at 75 % af alle ture skal foregå med cykel, kollektiv transport eller gang. Det samme gælder målet i kommuneplan 2015 for fordeling af ture med kørende transport, hvor mindst 1/3 cykler, mindst 1/3 tager kollektiv trafik, højst 1/3 tager bil, og mindst ¾ af væksten i trafikken skal være grøn.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 95,4 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 14,5 mio. kr. i 2018 og 65,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Der er desuden et nettoprovenu forbundet med projektet på 122,9 mio. kr. årligt fra 2018 og frem (aktivitet nr. 3 udgør et provenutab på 0,2 mio. kr. årligt, aktivitet nr. 8 udgør et provenu på 123,1 mio. kr. årligt). Projektet forventes ibrugtaget i juli 2021.

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. Åbning af flere kommunale parkeringspladser	Anlæg	500	500				1.000
	Service		500	500	500	500	2.000
2. Kortlægning af antallet af private parkeringspladser, der ikke anvendes til beboerparkering	Anlæg		600				600
3. Opskalering af forsøg vedrørende grøn mobilitet baseret på dialog med københavnere	Anlæg	500	900	900			2.300
	Service		100	200	200	200	700
4. Udvidelse af tælleområdet for parkeringsbelægning	Service		640	1.040	1.040	1.040	3.760
5. Udarbejdelse af model for Københavns Kommunes bidrag til Parkér og Rejs-anlæg i andre kommuner	Anlæg	200	600				800
6. Medarbejderparkering og andre mobilitetsindsatser for virksomheder	Anlæg	200	600	600	600		2.000
7. Foranalyse af dynamisk prissætning af betalingsparkering fastsat efter belægningsgrader	Anlæg	200	200				400
8. Udvidelse af betalingsparkering	Anlæg	596	25.211	27.542	23.314	11.657	88.321
	Service		13.221	63.461	63.461	63.461	203.604
Anlægsudgifter i alt		2.196	28.611	29.042	23.914	11.657	95.420
Serviceudgifter i alt			14.461	65.201	65.201	65.201	210.064

Bilag

Bilag 1: Åbning af flere kommunale parkeringspladser

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2018.

Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	200	200				400	400*
- Udførsel	300	300				600	600*
Anlægsudgifter i alt	500	500				1.000	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		100	100	100	100	400	
- Parkeringskontrol		400	400	400	400	1.600	
Afledte serviceudgifter i alt		500	500	500	500	2.000	

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der kan være lokaliteter, der ved projekteringen viser sig at være forbundet med større økonomiske udgifter end forventet. Denne økonomiske risiko vil blive håndteret ved at erstatte disse lokaliteter med andre egnede lokaliteter fra Teknik- og Miljøforvaltningens bruttoliste over mulige lokaliteter.

Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget december 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

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	X	Amager Øst	
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	X

Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2016					700		
Afsatte midler i alt					700		

Bilag 2: Kortlægning af antallet af private parkeringspladser, der ikke anvendes til beboerparkering

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2018. Projektet forventes ibrugtaget i marts 2018.

Anlægsudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift							
- Udførsel		600				600	600*
Anlægsudgifter i alt		600				600	600*

Risikovurdering

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

Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget marts 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet 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		

Bilag 3: Opskalering af forsøg vedrørende grøn mobilitet baseret på dialog med københavnernes

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,3 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018 og 0,2 mio. kr. 2019 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,2 mio. kr. årligt fra 2018. Projektet forventes ibrugtaget i december 2019.

Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	100	500	500			1.100	500*
- Udførsel	400	400	400			1.200	
Anlægsudgifter i alt	500	900	900			2.300	500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		100	200	200	200	700	
Afledte serviceudgifter i alt							
- Provenutab		200	200	200	200	800	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		200	200	200	200	800	

Risikovurdering

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

Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat i juni 2018 og ibrugtaget december 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kræver yderligere udvalgsbehandling.

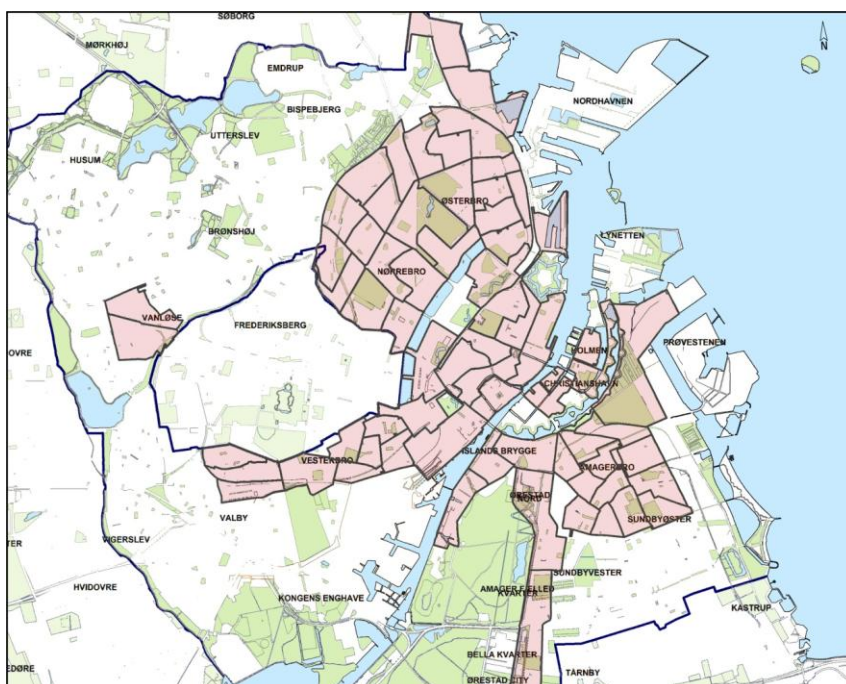
Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag 4: Udvidelse af tælleområdet for parkeringsbelægning



Den røde markering viser omfanget af det nuværende tælleområde, mens den blå streg markerer udvidelsen, som omfatter alle lovlige parkeringspladser i Københavns Kommune.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede driftsudgifter på i alt 3,8 mio. kr. i perioden fra 2018 og frem.

Tabel 1 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Kortlægning samt tællinger af ydre områder		540	540	540	540	2.160
Tællinger eksisterende områder		100	500	500	500	1.600
Serviceudgifter i alt		640	1.040	1.040	1.040	3.760

Tabel 2 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat januar 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet 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 2015				400	400	400	400
Afsatte midler i alt				400	400	400	400

Bilag 5: Udarbejdelse af model for Københavns Kommunes bidrag til Parkér og Rejs anlæg i andre kommuner

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i perioden 2017-2018. Foranalysen forventes udarbejdet juni 2018.

Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
- Udførsel	200	600				800	800*
Anlægsudgifter i alt	200	600				800	800*

Risikovurdering

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

Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget juni 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativet 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 ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag 6: Medarbejderparkering og andre mobilitetsindsatser for virksomheder

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2017-2020.

Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
- Udførsel	200	600	600	600		2.000	300*
Anlægsudgifter i alt	200	600	600	600		2.000	300*

Risikovurdering

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

Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2018 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet 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

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag 7: Foranalyse af dynamisk prissætning af betalingsparkering fastsat efter belægningsgrader

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i perioden 2017-2018.

Projektet forventes ibrugtaget i juni 2018.

Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
- Udførsel	200	200				400	400*
Anlægsudgifter i alt	200	200				400	400*

Risikovurdering

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

Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget juni 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativet 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 er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag 8: Udvidelse af betalingsparkering

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 88,3 mio. kr. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 13,2 mio. kr. i 2018 og 63,5 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 123,1 mio. kr. årligt som følge af indførelse af betalingsparkering. Provenuet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning. Som følge af Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter vil investering i parkeringsautomater medføre afskrivning af udgifter, som kan mindske Københavns Kommunes modregning i bloktilskuddet. Denne udgift vil derfor over åre være udgiftsneutral for kommunen.

Samlede anlægsudgifter og årlige driftsudgifter fordelt på bydele

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Anlæg	Årlige driftsmidler	Årlig servicemåltalseffekt (provenu)
Randzone ved Valby	17.759	12.573	21.932
Randzone ved Østerbro	6.606	3.926	15.171
Randzone ved Nørrebro	11.453	8.087	19.077
Sundby Nord	19.566	14.068	29.709
Sundby Syd	10.233	7.525	11.102
Islands Brygge	4.085	2.719	5.249
Vanløse	11.479	8.128	14.178
Tidsbegrænset p-zone Grønjord	6.352	4.725	6.717
Scannerbil	787	1.710	
I alt	88.321	63.461	123.134

Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Kommunikation og projektledeelse		2.044	1.022			3.066	
-Randzone ved Valby		260	130			390	
-Randzone ved Østerbro		250	125			375	
- Randzone ved Nørrebro		267	133			400	
- Sundby Nord		269	135			404	
- Sundby Syd		246	123			369	
- Islands Brygge		248	124			372	
- Vanløse		255	127			382	
- Tidsbegrænset p-zone Grønjord		249	124			373	
Vejovertagelse	596	5.367	5.963			11.926	*11.926
-Randzone ved Valby	124	1.113	1.236			2.473	*2.473
-Randzone ved Østerbro	29	259	288			577	*577
- Randzone ved Nørrebro	77	693	770			1.540	*1.540

- Sundby Nord	142	1.280	1.423			2.845	*2.845
- Sundby Syd	75	672	747			1.494	*1.494
- Islands Brygge	25	227	253			505	*505
- Vanløse	81	727	807			1.615	*1.615
- Tidsbegrænset p-zone Grønjord	44	395	439			878	*878
Udskillelse af vejarealer			11.657	23.314	11.657	46.629	
-Randzone ved Valby			2.417	4.833	2.417	9.667	
-Randzone ved Østerbro			564	1.127	564	2.255	
- Randzone ved Nørrebro			1.505	3.010	1.505	6.019	
- Sundby Nord			2.781	5.562	2.781	11.124	
- Sundby Syd			1.460	2.921	1.460	5.841	
- Islands Brygge			494	988	494	1.976	
- Vanløse			1.578	3.157	1.578	6.313	
- Tidsbegrænset p-zone Grønjord			858	1.717	858	3.434	
Parkeringsudstyr		17.800	8.900			26.700	
-Randzone ved Valby		3.486	1.743			5.230	
-Randzone ved Østerbro		2.266	1.133			3.400	
- Randzone ved Nørrebro		2.329	1.165			3.494	
- Sundby Nord		3.461	1.731			5.192	
- Sundby Syd		1.686	843			2.529	
- Islands Brygge		822	411			1.233	
- Vanløse		2.113	1.056			3.169	
- Tidsbegrænset p-zone Grønjord		1.111	556			1.667	
- Scannerbil		525	263			788	
Anlægsudgifter i alt	596	25.211	27.542	23.314	11.657	88.321	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Vedligehold og afledt drift		13.221	63.461	63.461	63.461	206.249	
-Randzone ved Valby		2.619	12.573	12.573	12.573	40.861	
-Randzone ved Østerbro		818	3.926	3.926	3.926	12.760	
- Randzone ved Nørrebro		1.685	8.087	8.087	8.087	26.284	
- Sundby Nord		2.931	14.068	14.068	14.068	45.720	
- Sundby Syd		1.568	7.525	7.525	7.525	24.458	
- Islands Brygge		566	2.719	2.719	2.719	8.837	
- Vanløse		1.693	8.128	8.128	8.128	26.416	
- Tidsbegrænset p-zone Grønjord		984	4.725	4.725	4.725	15.356	
- Scannerbil		285	1.710	1.710	1.710	5.558	
Afledte serviceudgifter i alt		13.221	63.461	63.461	63.461	203.604	
<i>Afledt servicemåltal-effekt</i>							
Provenu		10.261	123.134	123.134	123.134	369.402	
-Randzone ved Valby		1.828	21.932	21.932	21.932	65.795	
-Randzone ved Østerbro		1.264	15.171	15.171	15.171	45.513	
- Randzone ved Nørrebro		1.590	19.077	19.077	19.077	57.231	

- Sundby Nord		2.476	29.709	29.709	29.709	89.127	
- Sundby Syd		925	11.102	11.102	11.102	33.307	
- Islands Brygge		437	5.249	5.249	5.249	15.746	
- Vanløse		1.182	14.178	14.178	14.178	42.534	
- Tidsbegrænset p-zone Grønjord		394	6.717	6.717	6.717	20.150	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		10.261	123.134	123.134	123.134	369.402	
Fradrag i modregning af bloktilskud							
-Randzone ved Valby	431	431	431	431	431	2.155	
-Randzone ved Østerbro	249	249	249	249	249	1.245	
- Randzone ved Nørrebro	265	265	265	265	265	1.325	
- Sundby Nord	426	426	426	426	426	2.130	
- Sundby Syd	188	188	188	188	188	940	
- Islands Brygge	83	83	83	83	83	415	
- Vanløse	221	221	221	221	221	1.105	
- Tidsbegrænset p-zone Grønjord	127	127	127	127	127	635	
Modregning i alt	1.990	1.990	1.990	1.990	1.990	9.950	

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

Risikovurdering

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

De økonomiske risici i projektet vedrører udgifter til udskillelse af de overtagne vejarealer og udgifter til håndtering af klager over vejovertagelser. Forvaltningen vil bruge erfaringerne fra implementeringen af gul betalingszone i 2016 til at minimere disse risici.

Københavns Kommunes ejendomsret til de overtagne vejarealer skal sikres ved, at vejarealerne udskilles i matriklen. Budgetestimatet for udskillelsen er for nuværende sat højt på grund af usikkerhed om Geodatastyrelsens myndighedskrav til procedure for udskillelse. Kommunen skal udbyde opgaven til private landinspektører, som skal stå for udskillelse, herunder opmåling og registrering i Geodatastyrelsens matrikelkort.

Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat februar 2018 og ibrugtaget juli 2021. Såfremt alle otte områder skal implementeres er forventet ibrugtagningstidspunkt juli 2023.

Implementeringen skal ske i tre faser af hensyn til omfanget af vejovertagelse. En fase kan rumme et antal områder, der svarer til overtagelse af ca. 35 km vej. Hver fase begynder ved årsskiftet (januar) med vejovertagelse pr 15. oktober og implementering af betalingsområdet pr 1. december.

Det er valgfrit hvilke områder, der indgår i fase 1, 2 og eventuelt 3, hvis alle otte områder besluttet. For de områder, som indgår i fase 2 og fase 3, skubbes økonomien med henholdsvis 1 år og 2 år i periodiseringen af anlægsudgifter og de afledte serviceudgifter.

- Fase 1 i projektet forventes ibrugtaget for borgerne 1. december 2018 med vejovertagelse pr 15. oktober 2018. Udskillelse af overtagne vejarealer vil foregå frem til juli 2021.
- Fase 2 forventes ibrugtaget for borgerne 1. december 2019 med vejovertagelse pr 15. oktober 2019.
- Fase 3 forventes ibrugtaget for borgerne 1. december 2020 med vejovertagelse pr 15. oktober 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativet har været udvalgsbehandlet (i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 24. april 2017 af parkeringsredegørelse ”Parkering 2017”).

Overtagelse af private fællesveje skal besluttes i Borgerrepræsentationen. Sagen tænkes behandlet i Teknik- og Miljøudvalget inden udmøntning af midler, herunder stillingtagen til eventuelle mindre byudviklingsområder, som ligger indenfor udvidelsen af betalingsområdet.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2016						9.900	9.900
Overførselssagen 2016-17						8.424	
Afsatte midler i alt						18.324	9.900

Uddybende om de 8 områder i forslag til udvidelse af betalingsområdet

I tabellen nedenfor er vist antal km privat fællesvej, som skal overtages i hvert af de 8 områder samt hvor mange p-automater og skilte, der forventes at skulle opstilles.

Fakta om de 8 områder

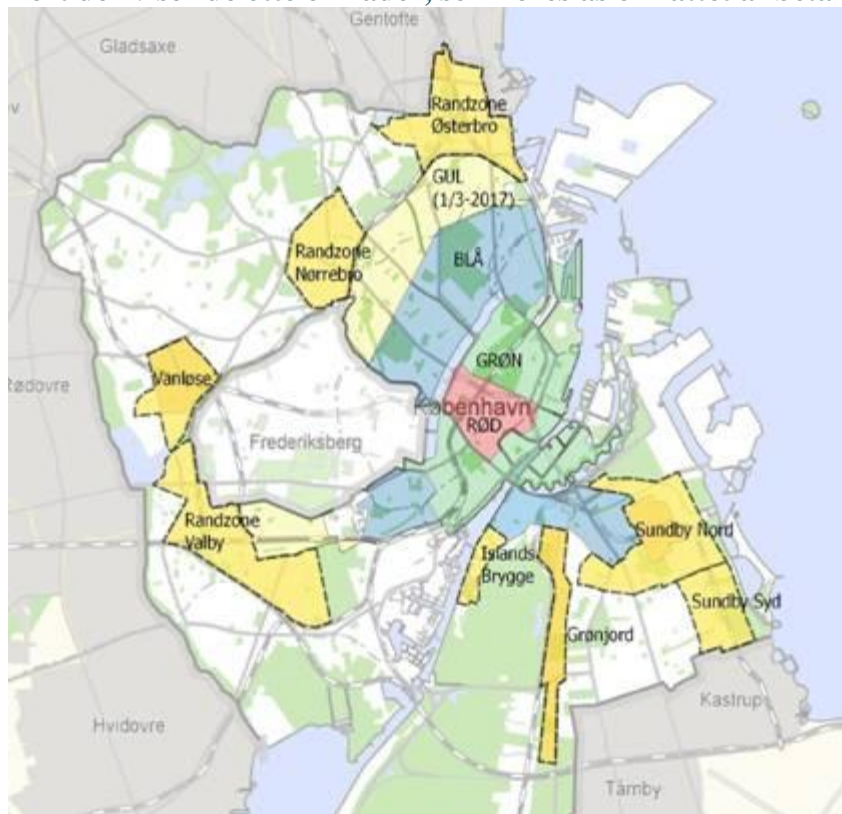
Område	Antal km privat fællesvej	Områdets areal, km ²	Antal beboere	Bil-ejerskab*	P-automater	Skilte
Randzone ved Valby	21,5	2,9	17.471	4.300	78	100
Randzone ved Østerbro	5,0	2,2	7.196	2.400	45	80
Randzone ved Nørrebro	13,4	1,6	25.033	3.200	48	62
Sundby Nord	24,7	2,7	27.909	6.400	77	104
Sundby Syd	13,0	1,2	2.806	950	34	46
Islands Brygge	4,4	0,4	4.394	1.100	15	18
Vanløse	14,0	1,4	12.088	3.800	40	96
Tidsbegrænset p-zone Grønjord	7,6	1,4	5.670	340	23	54

I alt	103,6	13,8	102.567	22.490	360	560
--------------	--------------	-------------	----------------	---------------	------------	------------

* For Grønjord er bilejerskab sat lig det udstedte antal licenser til den tidsbegrænsede zone.

Kortet nedenfor viser de 16 områder, som har ansøgt eller udtrykt ønske om at få en tidsbegrænset parkeringszone.

Kort der viser de otte områder, som foreslås omfattet af betalingsparkering





TM3 Oprydning og renhold efter migranter, der overnatter i byens rum



Baggrund

Gennem de seneste år er antallet af migranter, der overnatter udenfor i København, steget. Overnatninger og ophold har samtidigt bredt sig til flere dele af byen og til alle typer af byrum, for eksempel i tunneller og på legepladser. Det medfører øget slid på de grønne områder, utryghed for borgere, der færdes i områderne, og et øget behov for oprydning og renhold efter lejre og anden overnatning og ophold, hvor der er efterladt affald med videre. Udviklingen betyder, at Teknik- og Miljøforvaltningen har et øget behov for ressourcer til at løfte opgaven med oprydning og renhold til gavn for oplevelsen af en ren og tryk by.

Indhold

Stigningen i antallet af migranter, som tager ophold og overnatter i alle typer byrum, nødvendiggør en hurtigere og mere omfattende renholdsindsats og komplicerer samtidigt renholdsopgaven. Eksempelvis er det ofte nødvendigt at fjerne både fækalier, madaffald og andre efterladenskaber fra blandt andet legepladser, tunneller og andre typer byrum for at sikre, at borgerne er trygge ved at bruge byens områder.

Tal fra politiets udlændingekontrolenhed viser, at antallet af sigtelser, der typisk vedrører overtrædelser af kommunens parkregulativ er steget med 70 % fra 2014-2015 og med over 100 % fra 2015-2016.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker derfor midler til at sikre et tilfredsstillende renholds niveau efter lejr dannelse og andet ophold i byens rum for at medvirke til, at byens grønne områder fortsat indbyder til rekreativt ophold, og at byen fremstår indbydende og tilgængelig for alle. En styrket renholdsindsats sikrer en mere omfattende og hurtigere oprydning og renholdelse, når forvaltningen får kendskab til lejr dannelse og lignende. Oprydning efter lejre, hvor der opholder sig migranter, vil fortsat ske i samarbejde med politiet. Midlerne skal gå til ansættelse af flere medarbejdere, til at løfte den øgede renholdsopgave, og undgå alene-arbejde, fordi der i medarbejdernes møde med migranterne, er risiko for konflikter. Desuden er der brug for yderligere midler til ekstra materiel og leje af depoter til midlertidig opbevaring af efterladte effekter fra lejre. Endelig skal der tages højde for, at der forventes en fortsat stigning over de næste år af antallet af migranter, der overnatter i byen og dermed af oprydning- og renholdsopgaven.

Som supplement til den direkte øgede renholdsindsats har Teknik- og Miljøforvaltningen i 2016 udbygget det tværgående samarbejde med især Socialforvaltningen og dennes Hjemløseenhed omkring Københavns Kommunes håndtering af hjemløse og migranter. Samarbejdet blev blandt andet udmøntet omkring Folkets Park, hvor Områdefornyelsen på Indre Nørrebro blandt andet afsatte midler til, at lokale aktører kunne ansætte sociale viceværter i parken. Der blev gennemført en meget synlig indsats, som medvirkede til, at migranter i parken udviste en mere hensynsfuld adfærd herunder henkastede mindre affald, hvilket medførte væsentligt færre klager og borgerhenvendelser i området. Samarbejdsmodellen omkring Folkets Park forventes gennemført igen i 2017, og forvaltningen arbejder desuden på at udvikle denne tilgang til håndtering af migranter i samarbejde med både andre forvaltninger og med eksterne aktører.

Overordnede målsætninger og effekter

Målet med en øget indsats er at understøtte københavnernes oplevelse af en ren og tryk by, hvilket endvidere understøtter målsætningen i Fællesskab København om en bedre hverdag i byrummet.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 8,4 mio. kr. i 2018-2021. Som følge af stigningen i antallet af migranter, der overnatter i byens rum er ressourcebehovet estimeret til at stige med omkring 0,2 mio. kr. om året de nærmeste år. Teknik- og Miljøforvaltningen vil afdække behovet efter 2021, og vil til forhandlingerne om Budget 2022 fremlægge et budgetønske til fortsættelse af bevillingen, hvis behovet er der. Projektet forventes igangsat i april 2018, da behovet er knyttet til tilstrømningen af migranter i sommerhalvåret.

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
Oprydning og renhold efter migranter	Service		1.800	2.000	2.200	2.400	8.400
Udgifter i alt			1.800	2.000	2.200	2.400	8.400

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 8,4 mio. kr. i 2018-2021. Teknik- og Miljøforvaltningen vil afdække behovet efter 2021, og vil til forhandlingerne om Budget 2022 fremlægge et budgetønske til fortsættelse af bevillingen, hvis behovet er der. Projektet forventes igangsat i april 2018.

Tabel 2– Udgifter til service:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Oprydning og renhold efter migranter		1.800	2.000	2.200	2.400	8.400
Udgifter i alt		1.800	2.000	2.200	2.400	8.400

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da det er en servicebevilling.

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 ikke tidligere givet midler til formålet.



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 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 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 (6,5 mio. kr. i 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.

Målsætning og effekter af forslaget

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 11,9 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>	Styringsområde	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		2.870	2.640	949		6.459
Udgifter i alt		80	9.560	4.108	2.417	1.468	17.633

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 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 11,9 mio. kr. i perioden 2018-2020. 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)	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 toilettet og bygningen 'Bien'</i>							
- Projektering		287	264	95		646	646
- Udførelse		2.583	2.376	894		5.853	
Anlægsudgifter i alt	80	8.285	2.640	989		11.914	6.141*

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 øgt 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 Legeplads	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

Bilag 1: 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 Sauntes 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
Kultorvet, Kultorvet 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, Frederikssundsvej 329	Husum	40
Emdrup Torv, Emdrupvej 169	Østerbro	40
Brønshøj Torv, Krabbholmvej of. nr 2	Brønshøj	15
Melchiors Plads, Melchiors Plads 8	Østerbro	55
Ålekistevej, Ålekistevej 167	Vanløse	55

Bilag 2: 45 toiletter med behov for almindelig istandsættelse

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



TM5 Renovering af belysning i Fælledparken og forbedrede løberuter omkring søerne



Baggrund

Fælledparken og søerne benyttes flittigt af københavnernes til både afslapning og fysisk udfoldelse. Begge lokaliteter er dog udfordrede af fejlende eller utilstrækkelig belysning. Dette budgetønske består af to delprojekter, der kan kombineres eller gennemføres hver for sig: Dels en udskiftning af pullerbelysning i Fælledparken, dels forbedring af løberuterne rundt om søerne.

Indhold

Delprojekt 1: Renovering af belysning i Fælledparken (2,9 mio. kr. i anlæg)

Der ønskes midler til udskiftning af samtlige 250 lyspullerter på stisystemet i Fælledparken. De nuværende installationer er ca. fem år gamle og blev etableret i forbindelse med den omfattende renovering af Fælledparken, der blev medfinansieret af A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal. De eksisterende pullerter har dog vist sig at være skrøbelige overfor hærværk og påkørsler, og der har derfor siden Fælledparkens renovering løbende været behov for at udskifte et stort antal pullerter. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at udskifte belysningen til mere robuste armaturer, der kan monteres bedre. Ved en totaludskiftning til mere robuste lyspullerter øges holdbarheden af lyspullerterne, og dermed sikres et godt lys på stierne, hvilket skaber øget tryghed på stisystemet.

Delprojekt 2: Belysning af løberuterne omkring søerne (4,2 mio. kr. i anlæg)

Der ønskes midler til at etablere løbebelysning omkring søerne, på de stiarealer hvor der ikke blev etableret belysning i 2014. Det drejer sig om følgende stisystemer:

- Langs den nordlige Sortedams Sø, 1,8 kilometer (2,2 mio. kr. i anlæg)
- Langs den vestlige side af den sydlige Sortedams Sø, 640 meter (0,8 mio. kr. i anlæg)
- Den nordlige og østlige del af Skt. Jørgens Sø, 1,0 kilometer (1,2 mio. kr. i anlæg)

Belysningen vil forbedre trygheden og løbeforholdene for løbere omkring søerne, da der vil være 3,4 kilometer nybelyst løberute. Den nye løberute vil blive belyst med den samme

slags belysning, der blev opsat på løberuterne omkring søerne i 2014. Projektet er skalerbart – de tre nævnte strækninger kan således vælges hver for sig eller i kombination.

Overordnede målsætninger og effekter

Projekterne understøtter målsætningen fra Fællesskab København om, at københavnernes opholder sig 20 % mere i byrummet i 2025 og vil bidrage til at øge brugen af byen, når det er mørkt.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 8,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,1 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,085 kr. årligt fra 2019 og frem. Begge delprojekter forventes ibrugtaget i november 2018.

Hvis der afsættes midler til renovering af belysningen i Fælledparken, vil Teknik- og Miljøforvaltningen ansøge A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal om medfinansiering. Eventuelt overskydende midler som følge heraf vil tilfalde kommunekassen.

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	I alt
Delprojekt 1: Renovering af belysning i Fælledparken	Anlæg		2.940			2.940
Delprojekt 2: Belysning af løberuter omkring søerne	Anlæg		4.200			4.200
Afledt drift til belysning af løberuter omkring søerne	Service			85	85	170
Udgifter i alt			7.140	85	85	7.310

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. For delprojekt 1 kræver udskiftningen af belysning, at der opnås enighed omkring typen af belysning mellem Teknik- og Miljøforvaltningen samt A.P. Møller Fonden, der har finansieret den oprindelige belysning. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der med den beskrevne løsning, som ligner den originale i udtrykket, kan opnås enighed inden for tidsrammen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,1 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,085 kr. årligt fra 2019 og frem. Begge delprojekter forventes ibrugtaget i november 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
Delprojekt 1: Renovering af belysning i Fælledparken		2.940			2.940	2.940*
Delprojekt 2: Belysning af den nordlige del af Sortedams Sø		2.200			2.200	2.200*
Delprojekt 2: Belysning af den vestlige side af sydlig Sortedams Sø		800			800	800*
Delprojekt 2: Belysning af den nordlige og østlige del af Sankt Jørgens Sø		1.200			1.200	1.200*
Anlægsudgifter i alt		7.140			7.140	7.140*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift			85	85	170	
Afledte serviceudgifter i alt			85	85	170	

Tabel 3 – Tidsangivelse: Renovering af belysning i Fælledparken

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

Tabel 4 – Tidsangivelse: Belysning af løberuterne omkring søerne

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet

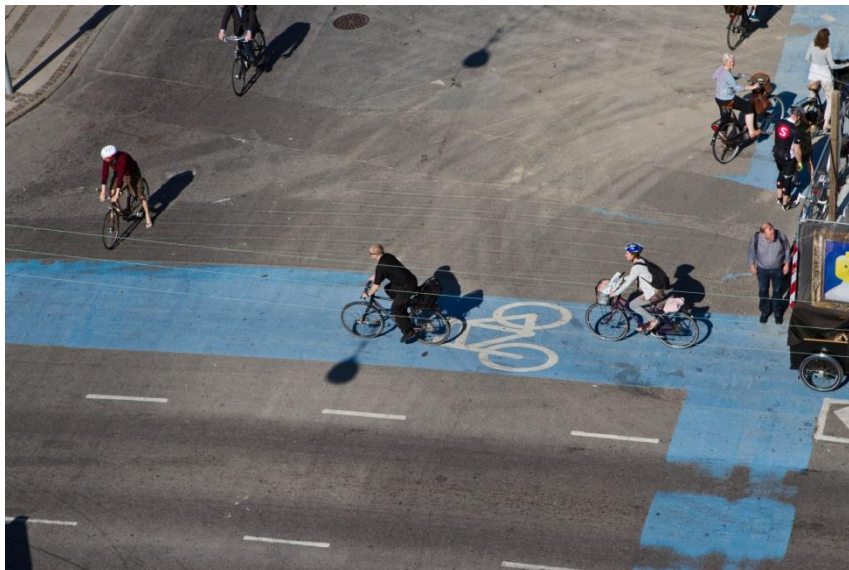
Bydel og adresse

Budgetnotatet omhandler Fælledparken på Østerbro og stisystemet omkring den nordlige og sydlige Sortedams Sø og Sankt Jørgens Sø i Indre By.

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



TM6 Trafiksikkerhed og tryghed



Baggrund

Den 15. april 2012 vedtog Teknik- og Miljøudvalget ”Trafiksikkerhedsplan for København 2013-2020”. Målsætningen er at halvere antallet af tilskadekomne i trafikken frem mod 2020. Hvis målet skal nås, skal der igangsættes nye indsatser. Endvidere har Teknik- og Miljøudvalget d. 7. marts 2017 besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod september 2017 skal udarbejde en vision for nul dræbte og nul alvorligt tilskadekomne i trafikken i Københavns Kommune.

Indhold

Fra 2012-2016 har Politiet skrevet rapporter i forbindelse med 6.300 trafikulykker med i alt 48 dræbte og mere end 1.500 tilskadekomne i Københavns Kommune. Ifølge de foreløbige tal for 2016 er der blevet dræbt 11 på de københavnske veje, hvilket er det højeste tal siden 2010. Omkring 70 % af alle tilskadekomne i trafikken i København er bløde trafikanter som fodgængere eller cyklister. Der er derfor behov for at have særligt fokus på disse grupper i trafiksikkerhedsarbejdet. Særligt i kryds, såvel signalregulerede som ved mindre sideveje og udkørsler, er der grund til at forbedre oversigtsforhold og opmærksomhed m.m., for at reducere antallet af tilskadekomne. Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken har været faldende siden 2000. Faldet er dog stagneret, og i 2016 er der konstateret en lille stigning i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Stigningen vedrører især cyklister.

Udover at reducere de store omkostninger for de berørte, vil en styrket trafiksikkerhed også medvirke til at reducere de samfundsøkonomiske tab som følge af ulykker, som eksempelvis hospitalsbehandling, pleje, tabt arbejdsfortjeneste mv.

Det øgede antal af tilskadekomne cyklister, skal selvfølgelig ses i lyset af, at der også er kommet flere cyklister på vejene. Målet i Trafiksikkerhedshandlingsplanen er et faktisk tal, uanset at trafikmængden er steget. Over tid er antallet af tilskadekomne faldet trods en øget trafikmængde – så målet er, at vi kan fastholde den positive udvikling også for cyklister.

Budgetnotatet indeholder fire overordnede initiativer, der skal øge trafiksikkerheden i København.

1. Vejteknik (17,6 mio. kr. i anlæg):

Der etableres vejtekniske krydsforbedringer for at øge trafikikkerheden og skabe bedre oversigtsforhold mellem biler og cyklister. Endvidere forbedres krydsningsmulighederne for fodgængere og der etableres hastighedsdæmpning. Desuden etableres opmærksomhedsskabende infrastruktur i form af busbump og rumleriller eller tilsvarende tiltag. Tiltagene vil bidrage til at reducere antallet af tilskadekomne cyklister. Ligeledes skal der arbejdes med vejtekniske og adfærdspåvirkende tiltag målrettet fodgængere, for at øge deres sikkerhed i trafikken. Tiltagene vil også rette sig mod bilister.

Tiltag:

- 1) De mest ulykkesbelastede kryds gennemgås løbende, og der udarbejdes trafikikkerhedsprojekter, der kan nedsætte ulykkesrisikoen i krydset. Tidligere ombyggede kryds kan vise sig at have behov for mindre justeringer, i det omfang der er opstået et nyt ulykkesbillede efter ombygningen.
- 2) Der gennemføres trafikikkerhedsinspektion på det overordnede cykelstinet, og der afsættes midler til strakstiltag, ligesom der laves projekter på større eller mindre krydsombygninger som følge af inspektionen.
- 3) Der afsættes midler til allerede udpegede sikkerhedsprojekter – ud fra bruttolisten på bilag 1.

2. Hastighedsdæmpede byrum (15,1 mio. kr. i anlæg)

I en række boligområder føler borgere sig utrygge når bilister overskrider hastighedsgrænserne. Der er behov for at finde nye løsninger på dette problem, fx en kombination af strategisk placerede hastighedsdæmpende foranstaltninger og indførelse af 30 eller 40 km/t hastighedszoner i lokalgader. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i foråret 2017 åbnet for en lempelse af mulighederne for at etablere hastighedszoner i boligområder. Revisionen af den bekendtgørelse, der udstikker retningslinjerne for fastsættelse af hastighedsgrænserne, er endnu ikke gældende, det forventes den at blive i sommeren 2017, hvorefter arbejdet med etablering af hastighedszoner kan iværksættes.

- 1) Med baggrund i den reviderede bekendtgørelse udarbejdes relevante hastighedszoneprojekter i flere bydele. Der foreligger projekter for hastighedszoner på Nørrebro, Vesterbro og Holmbladsgadekvarteret.
- 2) Der afsættes midler til etablering af hastighedsdæmpende tiltag som vejindsnævninger, bump m.m.

3. Informationskampagner og interne procedurer (8,0 mio. kr. i anlæg)

For at nå de ambitiøse mål for nedbringelse af tilskadekomne og dræbte i trafikken er det nødvendigt sideløbende med vejtekniske løsninger at påvirke trafikanternes adfærd og sikre, at infrastrukturen benyttes på en sikker måde. For at reducere antallet af tilskadekomne og øge fokus på trafikikkerheden bør der derfor også gennemføres handlingsanvisende informationskampagner målrettet forskellige trafikantgrupper, for eksempel ældre, cyklister og gående. Af specifikke tiltag kan nævnes børn og unges transport i fritiden, hvor de typisk kommer til skade, samt indsatser målrettet kommunens egne medarbejdere.

- 1) Udvikling af trafikikkerhedskampagner målrettet problemstillinger i større byer; evt. i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik
- 2) Cykelulykker i kryds, uopmærksomhed på cykelstierne, adfærd ved vejarbejder og generel hensyntagen til medtrafikanter
- 3) I samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltningen, Børne- og Ungeforvaltningen samt Sundhedsforvaltningen gennemføres kampagner målrettet børn og unges transport til og fra fritidsaktiviteter, samt ældre menneskers valg af transportform og generelle adfærd og skrøbelighed i trafikken

- 4) Ulykker i arbejdstiden koster kommunen mange penge i såvel skader på køretøjer som sygdom m.m. Der gennemføres derfor kampagner for sikker kørsel internt i forvaltningerne

4. Styrkelse af Analysearbejdet i forbindelse med trafiksikkerhed

Der afsættes et årsværk til at styrke analyse-kapaciteten i Trafiksikkerhedsteamet. Analysearbejdet skal omhandle de politiregistrerede ulykker og styrke samarbejdet med Region Hovedstaden og sygehusene. Dette skal skabe øget viden om, hvordan flere ulykker opstår, særligt hvad angår cyklister og fodgængere. Formålet er at skabe bedre forudsætninger for at tilrettelægge den forebyggende indsats i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Der vil samtidig kunne afsættes ressourcer til analyse af ulykker ved og i forbindelse med gravearbejder, så vi mere målrettet kan sikre, at kravene til afmærkning m.m. ved gravetilladelser hjælper med at minimere risikoen for ulykker.

En fortsættelse af 'Sikker Cykelby'-adfærdsindsatsen indgår ligeledes i budgetnotatet 'Bedre forhold for cyklister' og vil kunne kombineres hermed.

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetønsket understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv transport, og at 90 % af københavnernes oplever, at det er nemt at komme rundt i byen

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 48,8 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 40,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter med en stigende profil på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019, 0,35 mio. kr. i 2020 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende og endelig ibrugtaget i december 2021.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 pr/)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
1. Vejteknik	Anlæg	4.000	4.200	4.400	4.400	17.000
2. Hastighedsdæmpende byrum	Anlæg	3.900	3.600	3.300	3.300	14.100
3. Informationskampagner og interne procedurer	Anlæg	1.900	1.900	1.900	1.900	7.600
4. Styrket analysearbejde	Service	500	500	500	500	2.000
Afledt drift	Service	100	200	350	500	1.150
Udgifter i alt		10.400	10.300	10.450	10.600	41.850

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 på de fysiske tiltag gennem tiltagene: 'Projektoptimering' (1 %) og 'Byggeweb' (1,7 %), Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den del af anlægssummen, der vedrører vejteknik og hastighedsdæmpende

byrum. 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. De fleste af projekterne i pakken er skalerbare, såfremt der måtte opstå uforudsete udgifter på et projekt, vil der kunne justeres på andre.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 40,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter med en stigende profil på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019, 0,35 mio. kr. i 2020 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende og endelig ibrugtaget i december 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt	*
1.1 Krydsombygninger – Projektering	200	200	200	200	800	800*
1.2 Trafiksikkerhedsinspektion af cykelruter	100	100	100		300	300*
1.3 Tiltag som følge af inspektion	100	600	600	600	1.900	700*
1.4 Udførsel af projekter	3.500	3.400	3.500	3.600	14.000	
2.1. projektering af nye hastighedszoner	500	300			800	800*
2.2. Udførsel af allerede projekterede hastighedszoner	3.400	3.300	3.300	3.300	13.300	
3. Handlingsanvisende kampagner målrettet bløde trafikanter	1.900	1.900	1.900	1.900	7.600	7.600*
Anlægsudgifter i alt	9.700	9.800	9.600	9.600	38.700	10.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift	100	200	350	500	1.150	
Afledte serviceudgifter i alt	100	200	350	500	1.150	

Tabel 3 – serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
4. Styrket analysearbejde	500	500	500	500	2.000
Serviceudgifter i alt	500	500	500	500	2.000

Tabel 4 - Tidsangivelse

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet. Dele af projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, det drejer sig om analyse, udpegnings og kommunikationsindsatserne i projektet, hvorimod større anlægsprojekter skal udvalgsbehandles.

Bydel og adresse

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

Henvisning

Medlemsforslag om nul-vision for dræbte og tilskadekomne i trafikken:

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/07032017/edoc-agenda/4109b4c6-0320-4c4e-9793-c8df2fcf02f9/8746e64b-46bf-4d65-a758-cdf1579968af>

Bilag

Bruttoliste over trafiksikkerhedstiltag

Bilag 1: Bruttoliste over trafikikkerhedstiltag

Nedenstående priser er overslagsbud, da flere af projekterne ikke er projekteret.

Sted	Bydel	Projekt	Foreløbig estimeret udgift
Vejlands Alle – Smalle del	Amager Vest	Etablering af busbump	150.000
Halfdangsgade	Amager Vest	Etablering af busbump eller indsnævringer	350.000
Rued Langgaards vej/Røde Mellemvej	Amager Vest	Konflikter mellem fodgænger og cyklister ved skole. Løsning evt. ø mellem cykelsti og vej eller rumleriller	400.000
Center Boulevard	Amager Vest	Fodgængerforhold/cykelsti	2.000.000
Strandlodsvej – Syd for Lergravsvej	Amager Øst	Etablering af fem bump – Hastighedsæmpning	175.000
Raffinaderivej	Amager Øst	Krydsning fra ny cykelsti mod TAP1 m.m.	250.000
Emdrupvej/Børskovvej	Bispebjerg	Etablering af to sideheller og etablering af to brønde	110.000
Emdrupvej ved stationen	Bispebjerg	Bedre krydsning for bløde trafikanter	250.000
Hyrdevangen/mosebakken	Brønshøj Husum	Minirundkørsel	250.000
Gavlhusvej – Terrasserne	Brønshøj Husum	Fodgængerfelt lægges på hævet flade/bump	450.000
Gyldenløvesgade/Vestersøgade	Inde By	Tryghed/Sikkerhed, omlægning af højresvingsbane	250.000
Nørre Voldgade	Indre by	Forstærkning af fodgængerfelt	500.000
Bodenhoffs Plads	Indre by	Opsætning af to forskudte bomme for at forhindre cykling på fortov	150.000
Nørrevoldgade – Linnegade	Indre by	Det skal gøres lettere at lave u vending – udvidelse af helle – med spærreflade - Sving-restrictioner fra Linnegade undersøges	250.000
Sigyndsgade	Nørrebro	Mere effektive bump - Forsøg	150.000
Cykelrute langs Søerne	Nørrebro/Østerbro/Indre by	Diverse fodgænger-tiltag	1.500.000
Carl Jacobsenvej/Trekronergade	Valby	Etablering af støttepunkt	750.000
Vigerslevvej – Åhaven	Valby	Fodgængerstøttepunkt	400.000
Trekronergade	Valby	Omygning af hele vejstrækningen bl.a. renovering af eksisterende fartdæmpning – evt. sammen med genopretning	1.500.000
Lyshøjgårdsvej	Valby	cyklist/fodgængerkrydsning	500.000
Fengersvej	Valby	Forstærkning af knækket prioritet ved Lyshøjgårdsvej i begge ender og udflydende område ved Vigerslev alle	400.000
Rebildvej/Grøndals Parkvej	Vanløse	Cyklister – synlighed	1.000.000
Alekistevej/Jyllingevej	Vanløse	Venstresvingsuheld	3.000.000
Bellahøjvej/Godthåbsvej	Vanløse	Løsning på kæmpe vejudmunding. Anvendelse af lukket areal. Indarbejdning af Torpstien Placering af svømmebus Etablering af Kys og Kør-pladser Skoleveje, byrum, cykelparkering, (oprydning)	2.000.000
Bellahøjvej – Sikkerhedsprojekt	Vanløse	Bedre krydsningsmulighed for fodgængere og hastighedsdæmpning	3.000.000
Hillerødgade	Vanløse	Forstærkning af Fodgængersideheller	250.000
Støberigade	Vesterbro-Kongens	Af- og påstigningssted til udflytterbørnehaven Skovbo	50.000

	Enghave	Muligheder for at indsnævre cykelstien med termoplast ud mod kørebane/parkeringsspor kan skabe mere plads for udstigende passagerer	
Mozartsvej	Vesterbro-Kongens Enghave	Dårligt udsyn pga. parkerede biler	100.000
Tuborgvej	Østerbro	Fartdæmpede i den østlige del. Flere muligheder for overgang	1.000.000
Strandboulevarden/Kristianiagade	Østerbro	Ombygning af område, Optimering af signaler, Skolevej og byrum (oprydning)	3.000.000



TM7 Afledt drift til 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.

Økonomi

Der ønskes afledte driftsmidler 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

De afledte driftsudgifter udgør 8,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2018.

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

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.

Bevillingstekniske oplysninger

De afledte driftsudgifter udgør 8,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Der er desuden et 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

Øvrige tekniske oplysninger

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



TM8 Underjordiske parkeringsanlæg på Jarmers Plads og Dantes Plads i Indre By



Baggrund

I Overførselssagen 2015-2016 blev der bevilliget midler til at gennemføre en foranalyse for etablering af underjordiske parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads. På baggrund af foranalysen indeholder dette budgetnotat tre scenarier for etablering af et underjordisk parkeringsanlæg for hver af de to lokaliteter.

Indhold

Foranalysen har behandlet både fuldautomatiske og konventionelle parkeringsanlæg og taget højde for antallet af parkeringspladser, byrumspotentiale samt anlægs- og driftsøkonomien. Anlæggelsen af de underjordiske parkeringsanlæg vil føre til nedlæggelse af et antal parkeringspladser i terræn svarende til en fjerdedel af de tilvejebragte pladser, som omdannes til cykelparkering og byrum til gavn for byens brugere. Brugere af parkeringsanlægget på Dantes Plads skønnes at være lokale beboere og arbejdspladserne i området. Dette er understøttet af, at anlægget ligger i et område med en del ensretninger på Vester Voldgade og de omkringliggende gader, hvor gennemkørende trafik er meget begrænset. Dette betyder, at det kun er trafik som har ærinde og kendskab til området, som vil benytte anlægget. Brugere af parkeringsanlægget på Jarmers Plads skønnes at være lokale beboere, gæster og til arbejdspladserne i området. Jarmers Plads er placeret mere synligt og der er let adgang fra H.C. Andersens Boulevard.

På Dantes Plads vil byrummet blive reetableret med den nuværende udformning men med flere opholdsmuligheder og cykelparkering. På Jarmers Plads vil byrummet blive reetableret så det går fra at være parkeringsplads og vejareal til at være et pladsareal med begrønning, opholdsmuligheder og cykelparkering.

Den nuværende belægningsprocent i området ved Jarmers Plads er 98 % ved middag og 77 % om aftenen og den nuværende belægningsprocent i området ved Dantes Plads er 88 % ved middag og 79 % om aftenen. Oversigterne nedenunder og bilag 2 indeholder en oversigt over antallet af parkeringspladser og pris pr. plads i de seks scenarier. Alle

anlægsoverslagene er udregnet efter Transportministerens vejledning for denne fase, hvilket vil sige at der er 25 % i uforudsete og 25 % i risikotillæg.

Nyetablerede træer i forbindelse med anlæg af underjordiske parkeringsanlæg

Jarmers Plads	Antal pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.) ⁽¹⁾	Træer der fældes (Nye træer)
Konventionelt	209	1.122	234.454	-2 (20)
Fuldautomatisk lille	213	1.058	225.405	-2 (15)
Fuldautomatisk stort	366	955	349.686	-2 (15)

Dantes Plads	Antal pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.) ⁽¹⁾	Træer der fældes (Nye træer)
Konventionelt	228	979	223.148	-24 (25)
Fuldautomatisk lille	232	914	212.026	-20 (24)
Fuldautomatisk stort	405	850	344.316	-20 (24)

Note: ⁽¹⁾ De estimerede udgifter er med reetablering af byrum ovenpå parkeringsanlægget og tallene er effektiviseret med 2,7 %. Priserne er ikke medregnet 40 % i medfinansiering af parkeringsdeklarationer.

Driftsudgiften er baseret på priser for driften af kommunens tre eksisterende fuldautomatiske anlæg. De mange mekaniske og elektroniske dele gør fuldautomatiske anlæg dyrere at drifte end konventionelle anlæg. Med anvendelse af rullebånd i stedet for pallesystem, som på de eksisterende anlæg, vil driftsudgiften kunne reduceres med omkring 40 %.

Etableringen af parkeringsanlæggene medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer, hvor udpegningen af de bidragydende ejendomme og opkrævningsprocessen påbegyndes, når det endelige projekt er fastlagt. Udmøntningen af parkeringsdeklarationer vil kunne medfinansiere ca. 40 % af anlægsprisen for det enkelte parkeringsanlæg. Derimod kan anlægsudgifter til reetablering af byrummet ikke medfinansieres af parkeringsdeklarationer. Den angivne økonomi i den nedenstående oversigt er derfor anlægsudgifterne for det enkelte parkeringsanlæg fratrukket parkeringsdeklarationerne og indeholdende anlægsudgifterne til reetablering af byrummet.

Målsætninger og effekter

Projektet er i overensstemmelse målene i fællesskab København, om 90 % af københavnere oplever at det er nemt at komme rundt i byen og 75 % af københavnere oplever byen som grøn.

Underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

For at kunne etablere et underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads skal trafikken omlægges. Forundersøgelsen viser, at Nørre Voldgade kan indsnævres fra fire kørebaner til to ved H.C. Andersens Boulevard, jf. bilag 1. Det er blevet klart, at det ikke er rentabelt at etablere et underjordisk parkeringsanlæg, der kun dækker den nuværende parkeringspladsafgrænsning, da dette vil koste 2,6 mio. kr. pr. plads. På grund af HOFOR arbejde kan anlægget først gå i jorden i ultimo 2021. Det er forvaltningens nuværende vurdering, at et parkeringsanlæg under Jarmers Plads vil tiltrække beboere og besøgende, som har svært ved at finde parkering i Nørre Kvarter grundet de høje belægningsprocenter.

Scenarie 1A: Konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Etableringen af et konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads giver i alt 209 parkeringspladser. Anlægsprisen for parkeringsanlægget er estimeret til 234,5 mio. kr.,

hvoraf 87,0 mio. kr. kan medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. 16,9 mio. kr. er til reetableringen og etablering af et nyt byrum, begrønning og cykelparkering.

Scenarie 2A: Lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Etablering af et lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads giver i alt 213 parkeringspladser. Anlægsprisen for parkeringsanlægget er estimeret til 225,4 mio. kr., hvoraf 83,4 mio. kr. kan medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. 16,9 mio. kr. er til reetableringen og etablering af et nyt byrum, begrønning og cykelparkering.

Scenarie 3A: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Etablering af et stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads giver i alt 366 parkeringspladser. Anlægsprisen for parkeringsanlægget er estimeret til 349,7 mio. kr., hvoraf 133,1 mio. kr. kan medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. 16,9 mio. kr. er til reetableringen og etablering af et nyt byrum, begrønning og cykelparkering.

Alle tre beskæftigelseseffekter er parkeringsanlægget inkl. vejoplægning, byrum, cykelparkering og begrønning.

Scenarie 1A: Beskæftigelseseffekten er 281,4 årsværk (1 mio. kr. = 1,2 årsværk)

Scenarie 2A: Beskæftigelseseffekten er 270,5 årsværk (1 mio. kr. = 1,2 årsværk)

Scenarie 3A: Beskæftigelseseffekten er 419,6 årsværk (1 mio. kr. = 1,2 årsværk)

Økonomi

Scenarie 1A: Konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 234,5 mio. kr. i perioden 2019-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 14,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem og et provenutab forbundet med projektet på 3,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2024.

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	2023	2024	I alt
Scenarie 1A	Anlæg		11.723	11.723	63.446	73.782	73.782		234.456
Scenarie 1A	Service							1.045	1.045
Scenarie 1A	Servicemåltal				3.177	3.177	3.177	-10.951	-1.420
Udgifter i alt			11.723	11.723	66.623	76.959	76.959	-9.906	234.081

Scenarie 2A: Lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 225,4 mio. kr. i perioden 2019-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 2,8 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 14,4 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 3,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2024.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Scenarie 2A	Anlæg		12.397	12.397	64.795	67.908	67.908		225.405
Scenarie 2A	Service							2.756	2.756
Scenarie 2A	Servicemåltal				3.177	3.177	3.177	-11.222	-1.691
Udgifter i alt			12.397	12.397	67.972	71.085	71.085	-8.559	226.470

Scenarie 3A: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 349,7 mio. kr. i perioden 2019-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 3,7 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 24,7 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 3,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2024.

Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Scenarie 3A	Anlæg		19.233	19.233	78.466	116.378	116.378		349.687
Scenarie 3A	Service							3.651	3.651
Scenarie 3A	Servicemåltal				3.177	3.177	3.177	-21.564	-12.033
Udgifter i alt			19.233	19.233	81.643	119.555	119.555	-16.989	341.305

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

Underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads**Scenarie 1B: Konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads**

Etableringen af et konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads giver i alt 228 parkeringspladser. Anlægsprisen for parkeringsanlægget er estimeret til 229,3 mio. kr., hvoraf 82,6 mio. kr. kan medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. 16,6 mio. kr. er til reetableringen og etablering af byrum, begrønning og cykelparkering. *Det er forvaltningens nuværende vurdering, at et parkeringsanlæg under Dantes Plads vil tiltrække beboere og besøgende omkring Frederiksholms Kanal, som har svært ved at finde parkering.*

Scenarie 2B: Fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Etablering af et lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads giver i alt 232 parkeringspladser. Anlægsprisen for parkeringsanlægget er estimeret til 217,9 mio. kr., hvoraf 78,2 mio. kr. kan medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. 16,6 mio. kr. er til reetableringen og etablering af byrum, begrønning og cykelparkering.

Scenarie 3B: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Etablering af et stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads giver i alt 405 parkeringspladser. Anlægsprisen for parkeringsanlægget er estimeret til 358,9 mio. kr., hvoraf 131,0 mio. kr. kan medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. 16,6 mio. kr. er til reetableringen og etablering af byrum, begrønning og cykelparkering.

Alle tre beskæftigelseseffekter er parkeringsanlægget inkl. byrum og begrønning.

Scenarie 1B: Beskæftigelseeffekten er 275,2 årsværk (1 mio. kr. = 1,2 årsværk)

Scenarie 2B: Beskæftigelseeffekten er 261,5 årsværk (1 mio. kr. = 1,2 årsværk)

Scenarie 3B: Beskæftigelseeffekten er 430,7 årsværk (1 mio. kr. = 1,2 årsværk)

Økonomi

Scenarie 1B: Konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 223,2 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 15,4 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 2,0 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2022.

Tabel 4 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Scenarie 1B	Anlæg	14.877	69.259	59.506	79.506			223.148
Scenarie 1B	Service					1.140	1.140	2.280
Scenarie 1B	Servicemåltal		2.028	2.028	2.028	-13.384	-13.384	-20.684
Udgifter i alt		14.877	71.287	61.534	81.534	-12.244	-12.244	204.744

Scenarie 2B: Lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 212,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 2,9 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 15,7 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 3,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2022.

Tabel 5 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Scenarie 2B	Anlæg	15.549	66.224	55.127	75.127			212.027
Scenarie 2B	Service					2.900	2.900	5.800
Scenarie 2B	Servicemåltal		3.312	3.312	3.312	-12.371	-12.371	-14.806
Udgifter i alt		15.459	69.536	58.439	78.439	-9.471	-9.471	203.021

Scenarie 3B: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 344,3 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 3,9 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 27,4 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 3,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2022.

Tabel 6 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Scenarie 3B	Anlæg	25.250	130.022	89.522	99.522			344.316
Scenarie 3B	Service					3.917	3.917	7.834
Scenarie 3B	Servicemåltal		3.312	3.312	3.312	-24.066	-24.066	-38.196
Udgifter i alt		25.250	133.334	92.834	102.834	-19.003	-19.003	131.954

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 %) 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 for begge lokaliteter er, at anlægsprojekterne er meget komplicerede, og der er derfor afsat 25 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Det er forvaltningens vurdering, at etableringen af underjordiske parkeringsanlæg på Jarmers Plads og Dantes Plads er konstruktionsmæssigt muligt, men meget kompliceret. Komplexiteten afspejler i høj grad det forhold, at det generelt er forbundet med store vanskeligheder at anlægge underjordiske parkeringsanlæg i områder med tæt bebyggelse.

Et parkeringsanlæg på Jarmers Plads kræver desuden en dispensation fra Kulturarvsstyrelsen som følge af fortidsminde-beskyttelseslinjen ved henholdsvis Ørstedsparken og Jarmers Tårn. Derudover ligger begge lokaliteter i områder, hvor der kan findes arkæologiske fund, hvilket kan have stor betydning for tid og økonomien.

Bevillingstekniske oplysninger

Underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Scenarie 1A: Konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 234,5 mio. kr. i perioden 2019-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 14,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem og et provenutab forbundet med projektet på 3,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem, som følge af oprettelsen af 209 parkeringspladser i anlægget og nedlæggelse af 47 parkeringspladser på terræn. Provenuet og provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Investeringer i parkeringsanlæg kan over en 15-årig periode modregnes i reduktionen af bloktilskuddet til kommunen.

Tabel 7 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
<i>Anlæg – Konventionelt</i>									
- Projektering		11.722	11.723	23.446				46.891	46.891
- Udførelse af parkeringsanlæg				40.000	73.782	56.920		170.702	
- Reetablering med byrum og begrønning						16.862		16.862	
- Medfinansiering, parkeringsdeklarationer						-87.037		-87.037	
Anlægsudgifter i alt		11.722	11.723	63.446	73.782	-13.255		147.418	46.891
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og drift							1.045	1045	
Afledte serviceudgifter i alt							1.045	1045	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>									
- Provenutab				3.177	3.177	3.177	3.177	12.708	
- Provenu							-14.128	-14.128	
Afledt servicemåltalseffekt i alt				3.177	3.177	3.177	-10.951	-1420	

Scenario 2A: Lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 225,4 mio. kr. i perioden 2019-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 2,8 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 14,4 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 14,4 mio. kr. årligt fra 2024 og frem og et provenutab forbundet med projektet på 3,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem, som følge af oprettelsen af 213 parkeringspladser i anlægget og nedlæggelse af 47 parkeringspladser på terræn. Provenuet og provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Investeringer i parkeringsanlæg kan over en 15-årig periode modregnes i reduktionen af bloktilskuddet til kommunen.

Tabel 8 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
<i>Anlæg – Lille fuldautomatisk</i>									
- Projektering		12.397	12.397	24.793				49.587	49.587
- Udførelse af parkeringsanlæg				40.000	67.908	51.046		158.954	
- Reetablering med byrum og begrønning						16.862		16.862	
- Medfinansiering, parkeringsdeklarationer						-83.417		-83.417	
Anlægsudgifter i alt		12.397	12.397	64.793	67.908	-15.509		141.986	49.587
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og drift							2.756	2.756	
Afledte serviceudgifter i alt								2.756	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>									
- Provenutab				3.177	3.177	3.177	3.177	12.708	
- Provenu							-14.399	-14.399	
Afledt servicemåltalseffekt i alt				3.177	3.177	3.177	-11.222	-1.691	

Scenario 3A: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 349,7 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 3,7 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 24,7 mio. kr. årligt fra 2024 og frem og et provenutab forbundet med projektet på 3,2 mio. kr. årligt

fra 2021 og frem, som følge af oprettelsen af 366 parkeringspladser i anlægget og nedlæggelse af 47 parkeringspladser på terræn. Provenuet og provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Investeringer i parkeringsanlæg kan over en 15-årig periode modregnes i reduktionen af bloktilskuddet til kommunen.

Tabel 9 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
<i>Anlæg – Stort fuldautomatisk</i>									
- Projektering		19.233	19.233	38.466				76.932	76.932
- Udførelse af parkeringsanlæg				40.000	116.378	99.516		255.894	
- Reetablering med byrum og begrønning						16.862		16.862	
- Medfinansiering, parkeringsdeklarationer						-133.130		133.130	
Anlægsudgifter i alt		19.233	19.233	78.466	116.378	-16.752		186.558	76.932
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og drift							3.651	3.651	
Afledte serviceudgifter i alt							3.651	3.651	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>									
- Provenutab				3.177	3.177	3.177	3.177	12.708	
- Provenu							-24.741	-24.741	
Afledt servicemåltalseffekt i alt				3.177	3.177	3.177	-21.564	-12.033	

Underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Scenario 1B: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 229,3 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 15,4 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 15,4 mio. kr. årligt fra 2022 og frem og et provenutab forbundet med projektet på 2,0 mio. kr. årligt fra 2019 og frem, som følge af oprettelsen af 228 parkeringspladser i anlægget og nedlæggelse af 30 parkeringspladser på terræn. Provenuet og provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Investeringer i parkeringsanlæg kan over en 15-årig periode modregnes i reduktionen af bloktilskuddet til kommunen.

Tabel 10 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlæg – Konventionelt</i>								
- Projektering	14.877	29.753					46.630	46.630
- Udførelse		39.506	59.506	62.868			161.880	
- Reetablering med byrum og begrønning				16.638			16.638	
- Medfinansiering, parkeringsdeklarationer				-82.604			-82.604	
Anlægsudgifter i alt	14.877	69.259	59.506	-6.107			142.544	46.630
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift					1.140	1.140	2.280	
Afledte serviceudgifter i alt					1.140	1.140	2.280	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>								
- Provenutab		2.028	2.028	2.028	2.028	2.028	10.140	
- Provenu					-15.412	-15.412	-30.824	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		2.028	2.028	2.028	-13.384	-13.384	-20.684	

Scenarie 2B: Lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 212,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 2,9 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 15,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 15,7 mio. kr. årligt fra 2022 og frem og et provenutab forbundet med projektet på 3,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem, som følge af oprettelsen af 232 parkeringspladser i anlægget og nedlæggelse af 49 parkeringspladser på terræn. Provenuet og provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Investeringer i parkeringsanlæg kan over en 15-årig periode modregnes i reduktionen af bloktilskuddet til kommunen.

Tabel 11 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlæg – Lille fuldautomatisk</i>								
- Projektering	15.549	31.097					46.646	46.646
- Udførelse		35.127	55.127	58.489			148.743	
- Reetablering med byrum og begrønning				16.638			16.638	
- Medfinansiering, parkeringsdeklarationer				-78.155			-78.155	
Anlægsudgifter i alt	15.549	66.224	55.127	-3.028			133.872	46.646
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift					2.900	2.900	5.800	
Afledte serviceudgifter i alt					2.900	2.900	5.800	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>								
- Provenutab		3.312	3.312	3.312	3.312	3.312	16.560	
- Provenu					-15.683	-15.683	-31.366	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		3.312	3.312	3.312	-12.371	-12.371	14.806	

Scenarie 3B: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 344,3 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 3,9 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 27,4 mio.

kr. årligt fra 2022 og frem og et provenutab forbundet med projektet på 3,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem, som følge af oprettelsen af 405 parkeringspladser i anlægget og nedlæggelse af 49 parkeringspladser på terræn. Provenuet og provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Investeringer i parkeringsanlæg kan over en 15-årig periode modregnes i reduktionen af bloktilskuddet til kommunen.

Tabel 12 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlæg – Stort fuldautomatisk</i>								
- Projektering	25.250	50.499					75.749	75.749
- Udførelse		79.523	89.522	82.884			251.929	
- Reetablering med byrum og begrønning				16.638			16.638	
- Medfinansiering, parkeringsdeklarationer				-131.071			-131.071	
Anlægsudgifter i alt	25.250	130.022	89.522	-31.549			213.245	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift					3.917	3.917	7.834	
Afledte serviceudgifter i alt					3.917	3.917	7.834	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>								
- Provenutab		3.312	3.312	3.312	3.312	3.312	16.560	
- Provenu					-27.378	-27.378	-54.756	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		3.312	3.312	3.312	-24.066	-24.066	38.196	

Tabel 13 – Tidsangivelse

Tidsangivelse 1A Jarmers Pl. Konventionelt	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2024

Tidsangivelse 2A Jarmers Pl. Lille fuldautomatisk	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2024

Tidsangivelse 3A Jarmers Pl. Stort fuldautomatisk	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2024

Tidsangivelse 1B Dantes Pl. Konventionelt	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2022

Tidsangivelse 2B Dantes Pl. Lille fuldautomatisk	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2018

Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2022

Tidsangivelse 3B Dantes Pl. Stort fuldautomatisk	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2022

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Jarmers Plads og Dantes Plads, Indre By.

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

Bilag 1 – Foranalyse for underjordisk p-anlæg Jarmers Plads og Dantes Plads

Bilag 2

Dette bilag giver overblik over hvert enkelt scenarie for underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads og Dantes Plads. Tabellerne viser hvor mange parkeringspladser det nye underjordiske parkeringsanlæg tilvejebringer, hvor mange parkeringspladser der bliver nedlagt på terræn pga. byrum etc. og hvad der så netto er tilbage af parkeringspladser. Derudover er der estimeret pris pr. plads og samlet udgift for hver enkelt post og en total. Parkeringsanlægget kan ikke etableres uden reetablering af byrummet.

Scenarie 1A: Konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Scenarie 1	Antal p-pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.)
Parkeringsanlæg	209	1.070	223.630
Byrum, begrønning og cykelparkering (eksisterende p-pladser fjernes)	-47		17.330
Parkeringsanlæg inkl. alt	162	1.487	240.960

Scenarie 2A: Lille fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Scenarie 2	Antal p-pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.)
Parkeringsanlæg	213	1.006	214.330
Byrum, begrønning og cykelparkering (eksisterende p-pladser fjernes)	-47		17.330
Parkeringsanlæg inkl. alt	166	1.396	231.660

Scenarie 3A: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Scenarie 3	Antal p-pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.)
Parkeringsanlæg	366	935	349.630
Byrum, begrønning og cykelparkering (eksisterende p-pladser fjernes)	-47		17.330
Parkeringsanlæg inkl. alt	319	1.127	366.960

Scenarie 1B: Konventionelt underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Scenarie 1A	Antal p-pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.)
Parkeringsanlæg	228	931	212.240
Byrum, begrønning og cykelparkering (Antallet af eksisterende p-pladser reduceres)	-30		17.100
Parkeringsanlæg inkl. alt	198	1158	229.340

Scenarie 2B: Fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Scenarie 2A	Antal p-pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.)
Parkeringsanlæg	232	866	200.810
Byrum, begrønning og cykelparkering (eksisterende p-pladser fjernes)	-49		17.100
Parkeringsanlæg inkl. alt	183	1.191	217.910

Scenarie 3B: Stort fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg på Dantes Plads

Scenarie 3A	Antal p-pladser	Estimeret udgift pr. plads (1.000 kr.)	Samlet udgift (1.000 kr.)
Parkeringsanlæg	405	832	336.770
Byrum, begrønning og cykelparkering (eksisterende p-pladser fjernes)	-49		17.100
Parkeringsanlæg inkl. alt	356	994	353.870

FORANALYSE OG VURDERINGER

**UNDERJORDISK PARKERINGSANLÆG
JARMERS PLADS & DANTES PLADS**



INDHOLDSFORTEGNELSE

INTRO	S.3
JARMERS PLADS	S.5
01 Byrumsanalyse	s.6
02 Trafik	s.8
03 Underjordisk parkering	s.10
04 Scenarie 1: konventionelt anlæg	s.12
05 Scenarie 2: fuldautomatisk anlæg	s.13
06 Opsummering & vurdering	s.14
DANTES PLADS	s.17
07 Byrumsanalyse	s.18
08 Underjordisk parkering	s.20
10 Scenarie 1: konventionelt anlæg	s.22
11 Scenarie 2: fuldautomatisk anlæg	s.23
12 Opsummering & vurdering	S.24

01 | INTRO

Københavns centrums rolle som en historisk bydel med tætte gamle bebyggelsesstrukturer og som arbejdspladscentrum med et stort opland lægger pres på byens infrastruktur.

Bydelens parkeringsarealer er under pres og Københavns Kommune ønsker derfor at afsøge muligheden for at indrette parkeringsanlæg på to af byens centrale pladser: Jarmers Plads og Dantes Plads. Begge pladser fremstår i dag med parkering på terræn.

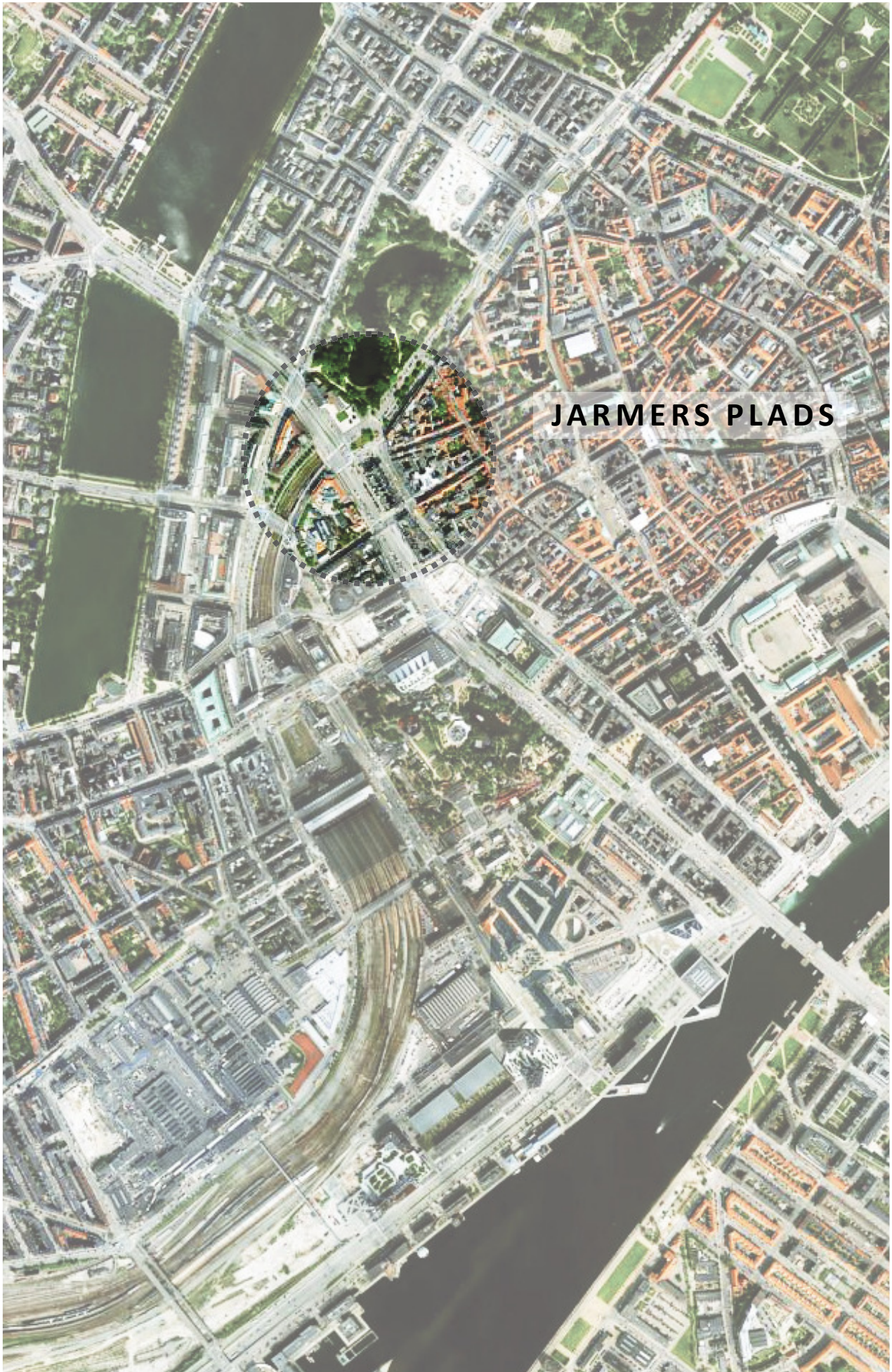
I aftale om overførselssagen 15/16 er parterne enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører en forprojektering for etablering af underjordiske parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads.

Såfremt disse parkeringsanlæg etableres, er parterne enige om at nedlægge et antal parkeringspladser på terræn svarende til en fjerdedel af de tilvejebragte pladser, jf. overførselssagen 15/16. Disse nedlagte pladser på gadeplan skal omdannes til cykelparkering-pladser og byrum.

Undersøgelse skal omfatte mulighederne for at anlægge underjordisk parkering som henholdsvis konventionelt anlæg og fuldautomatisk anlæg, samt hvordan det vil påvirke det eksisterende byrum.

De følgende sider vil afdække hvor og hvordan parkeringsanlæg kan indarbejdes på de to lokaliteter, samt belyse hvordan anlægene kan påvirke de eksisterende byrum.

Undersøgelserne af de to lokaliteter er beskrevet og vurderet individuelt for henholdsvis konventionelt og fuldautomatisk anlæg. Det konkluderes til sidst hvilke muligheder og svagheder hver af de to lokaliteter besidder.



JARMERS PLADS

Jarmers Plads gennem historien

Jarmers Plads ligger på kanten af Københavns middelalderby og er dermed anlagt ovenpå resterne af Københavns oprindelige forsvarsanlæg. Omkring år 1520 anlagdes 11 forsvarstårne omkring byen, heriblandt Jarmers Tårn.

I 1600-tallet anlagdes det forhøjede voldanlæg og Jarmers Tårn blev begravet under Helmers Bastion, men var dog stadig i brug som militærmagasin og baglokale for et arresthus. Voldanlægget med Helmers Bastion, Nørre Vold mod øst og Vester Vold mod syd omgav byen frem til 1874, hvor voldene blev nedlagt. Ved anlæggelsen af H.C. Andersens Boulevard i bilismens opblomstring år 1960, bliver de grønnes arealer omkring Jarmers tårn beskåret til sin nuværende amputerede form.

Jarmers Plads i dag

Fortællingen om Københavns volde er ikke synlig på arealet i dag, hvor tårnruinen ligger utilgængeligt og uattraktivt placeret mellem vejbanerne. Arealet Jarmers Plads består i dag af tre meget forskellige rum der gennemskæres af trafik; et urbant rum med plads-karakter anlagt i 1959, en grøn lomme med et fredet kulturhistorisk fortidsminde (ruinen af Jarmers Tårn) samt et parkeringsareal.

Jarmers Plads i sin helhed repræsenterer bindeleddet mellem Vester Voldgade og Ørstedsparken og omkranses af historiske bygninger og markante trafikale forbindelser. Den nyligt renoverede Vester Voldgade fremstår med brede fortove som

et rekreativt gangstrøg, der markerer grænsen imellem den tætte og fodgængervenlige middelalderby med smalle gader og metropolzonen med brede veje og store bygningsvolumener.

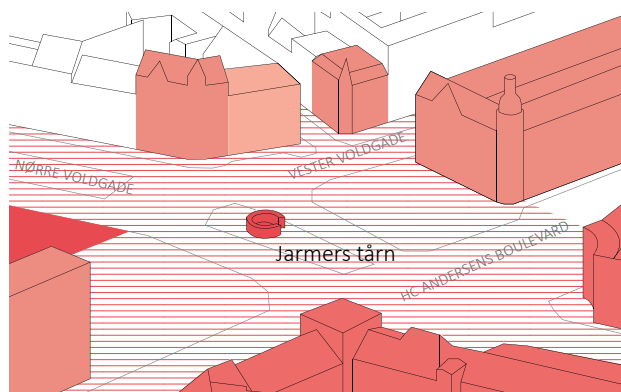
Pladsens potentialer som byrum

- Pladsen er overskuelig og med frie indblik hvilket skaber en følelse af tryghed
- Tætheden til Jarmers Tårn giver pladsen et historisk aftryk og en relation til de grønne anlæg.
- Pladsen har en fin størrelse i relation til bygningerne og den menneskelige skala.

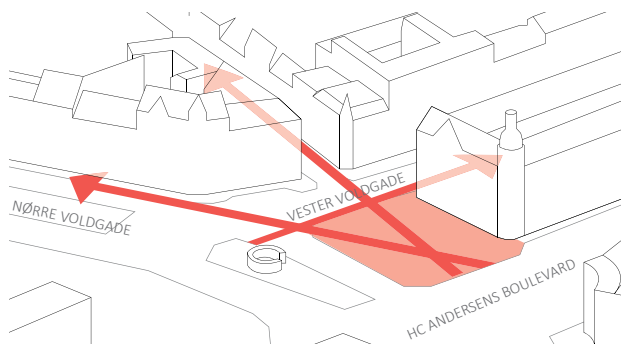
Pladsens udfordringer som byrum

- Biltrafikken fra H.C.Andersens Boulevard dominerer med støj og luftforurening
- Trafikstruktur og parkering dominerer, så fodgængere kun har mulighed for at bevæge sig langs kanten af pladsen.
- Der er ingen opholdsmuligheder.
- Der er ingen aktivitetsmuligheder og Jarmers tårnruin er afskåret som en isoleret ø.
- Sansindtrykkene er en trafikdomineret plads hvor fodgængere er trængt til siden. Dette er i kontrast til den nyrenoverede Vester Voldgade der munder ud i Jarmers Plads

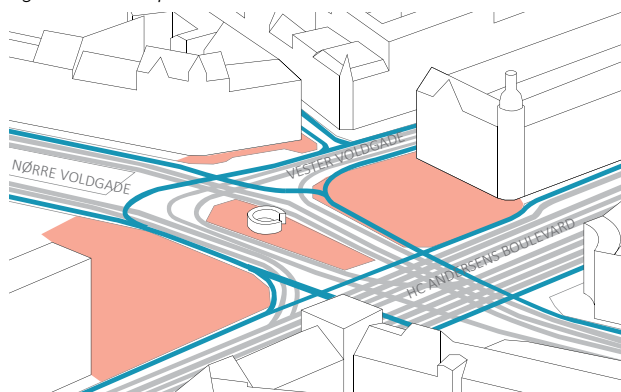
- Bevaringsværdi 1 (fredet)
- Bevaringsværdi 2
- Bevaringsværdi 3
- Bevaringsværdi 4
- Beskyttelseszone for fortidsminde



Bevaringsværdige bygninger, herunder den fredede ruin af Jarmers Tårn, samt beskyttelsesonen for fortidsminde.



Sigtelinjer fra pladsen mod Nørre Voldgade, Sankt Pederstræde og mod Rådhuspladsen



Jarmers Plads er i dag gennemskåret af trafik og fremstår opdelt.



Ruinen af Jarmers Tårn, bygget omkring 1520.



Forpladsen til Real Danias hovedkontor på modsatte side af Nørre Voldgade



Nyrenoverede Vester Voldgade afsluttes på Jarmers Plads, som fremstår rodet og utilgængelig for bløde trafikanter.



Arealet er i dag brugt udelukkende til parkering i terræn.



Nørre Voldgade deler pladsen op i 3 dele, med Jarmers Tårn klemt i midten.

03 | JARMERS PLADS | TRAFIK

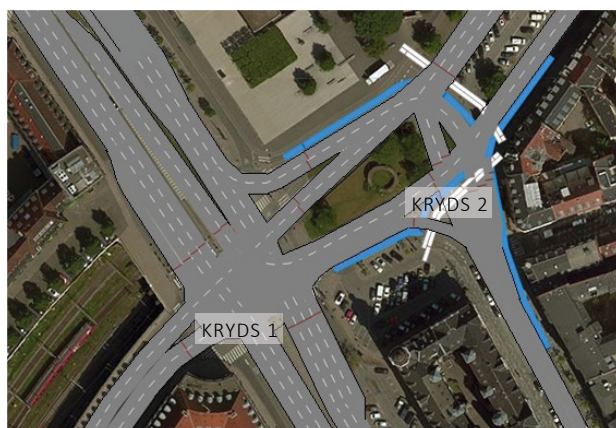
Den nuværende parkeringsplads på Jarmers Plads har en beskedent størrelse med 41 pladser på terræn. Det giver ikke areal nok til en effektiv udnyttelse af et underjordisk parkeringsanlæg. Ved konventionelle anlæg optages en relativt stor del af arealet til ramper. Ved fuldautomatiske anlæg vil omkostninger til bilelevator udgøre en uforholdsmæssig stor andel af den samlede omkostning.

Efter ombygningen af Nørreport Station og omlægningen af vejforløbet omkring denne er biltrafikken faldet på Nørre Voldgade.

Med henblik på at teste en idé af, om det kan lade sig gøre at inddrage en del af Nørre Voldgade til underjordisk parkeringsanlæg og ny pladسدannelse, er der derfor gennemført en overordnet kapacitetsanalyse af krydsene ved Jarmers Plads i København.

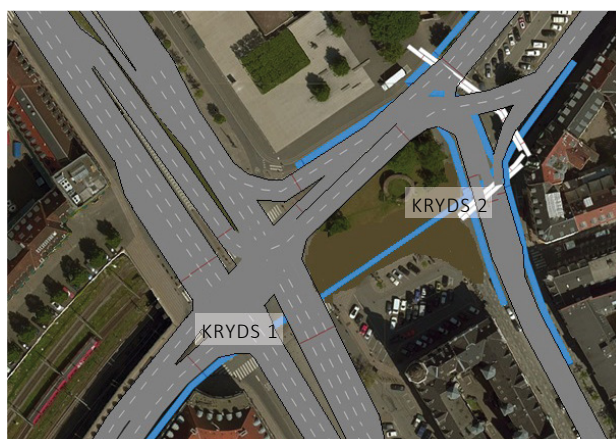
Kapacitetsanalysen er lavet som en trafiksimulering i VISSIM på baggrund af trafiktal fra snittællinger i krydsene fra 2016. Der er simuleret på døgnetts største time, som er mellem kl. 07:30 og 08:30.

Der er benyttet de eksisterende signalgruppeplaner til simuleringen af de eksisterende forhold, mens de er optimeret til geometrien og trafikken i det fremtidige scenarie. Der er samordning mellem krydsenes signaler.



Den nuværende trafik.

■ Kørebener ■ Cykelstier



Den fremtidige trafik.

■ Kørebener ■ Cykelstier

KRYDS 1: HC ANDERSENS BLVD/JARMERS PLADS/HAMMERICHSGADE	NUVÆRENDE GNS. VENTETID (SEK)	FREMTIDLIG GNS. VENTETID (SEK)	ÆNDRING I GNS. VENTETID (SEK)
JARMERS PLADS - TIL VENSTRE	-	-	
JARMERS PLADS - LIGEUD	24	19	-5
JARMERS PLADS - TIL HØJRE	15	12	-3
HAMMERICHSGADE - TIL VENSTRE	38	46	8
HAMMERICHSGADE - LIGEUD	31	47	16
HAMMERICHSGADE - TIL HØJRE	31	60	29
H.C. ANDERSENS BLVD S - LIGEUD	47	38	-9
H.C. ANDERSENS BLVD S - TIL HØJRE MOD NØRREPORT	54	41	-13
H.C. ANDERSENS BLVD N - TIL VENSTRE MOD NØRREPORT	35	48	13
H.C. ANDERSENS BLVD N - LIGEUD	13	12	-1
H.C. ANDERSENS BLVD N - TIL HØJRE MOD VESTERPORT	12	12	0
KRYDS 2: JARMERS LADS/VESTER VOLDGADE/NØRRE VOLDGADE	NUVÆRENDE GNS. VENTETID (SEK)	FREMTIDLIG GNS. VENTETID (SEK)	ÆNDRING I GNS. VENTETID (SEK)
JARMERS PLADS - LIGEUD MOD NØRREPORT	<1	8	7
JARMERS PLADS - TIL HØJRE MOD RÅDHUSPLADSEN	<1	3	2
VESTER VOLDGADE - TIL HØJRE MOD NØRREPORT	4	34	30
VESTER VOLDGADE - TIL VENSTRE	<1	<1	0
NØRRE VOLDGADE - TIL VENSTRE MOD RÅDHUSPLADSEN	1	21	20
NØRRE VOLDGADE - LIGEUD (HØJRE)	1	13	12
NØRRE VOLDGADE - LIGE UD	<1	18	17

Tabel over bilisters ventetider ved trafikrydsene på Jarmers plads

Den nuværende trafik

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og H. C. Andersens Boulevard er intens, men den afvikles fint og uden større problemer. Den største gennemsnitlige ventetid og kølængde er på H.C. Andersens Boulevard S i nordgående retning, hvor der er registreret en gennemsnitlig ventetid på 57 sekunder og en gennemsnitlig kølængde på 124 meter, mens kølængdens 95 % fraktil er 331 meter.

De øvrige tilfarter i krydset har alle registreret mindre værdier for både ventetid og kølængde.

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og Vester Voldgade afvikles uden problemer. Trafikken og signalet i dette kryds styres i høj grad af samordningen med krydset med H. C. Andersens Boulevard.

Den fremtidige trafik

I dette scenarie er trafikken på Jarmers Plads mellem H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade flyttet fra syd for selve Jarmers Tårn til nord for Jarmers Tårn, hvor antallet af eksisterende vejbaner er reduceret for at gøre plads til et nordøstgående spor. Dette greb muliggør en større pladsdannelse mellem Jarmers Tårn og den eksisterende bebyggelse. Der vil ikke være plads til cykelsti på nordsiden af Jarmers Tårn, hvorfor cykelstien skal trækkes henover den mulige plads.

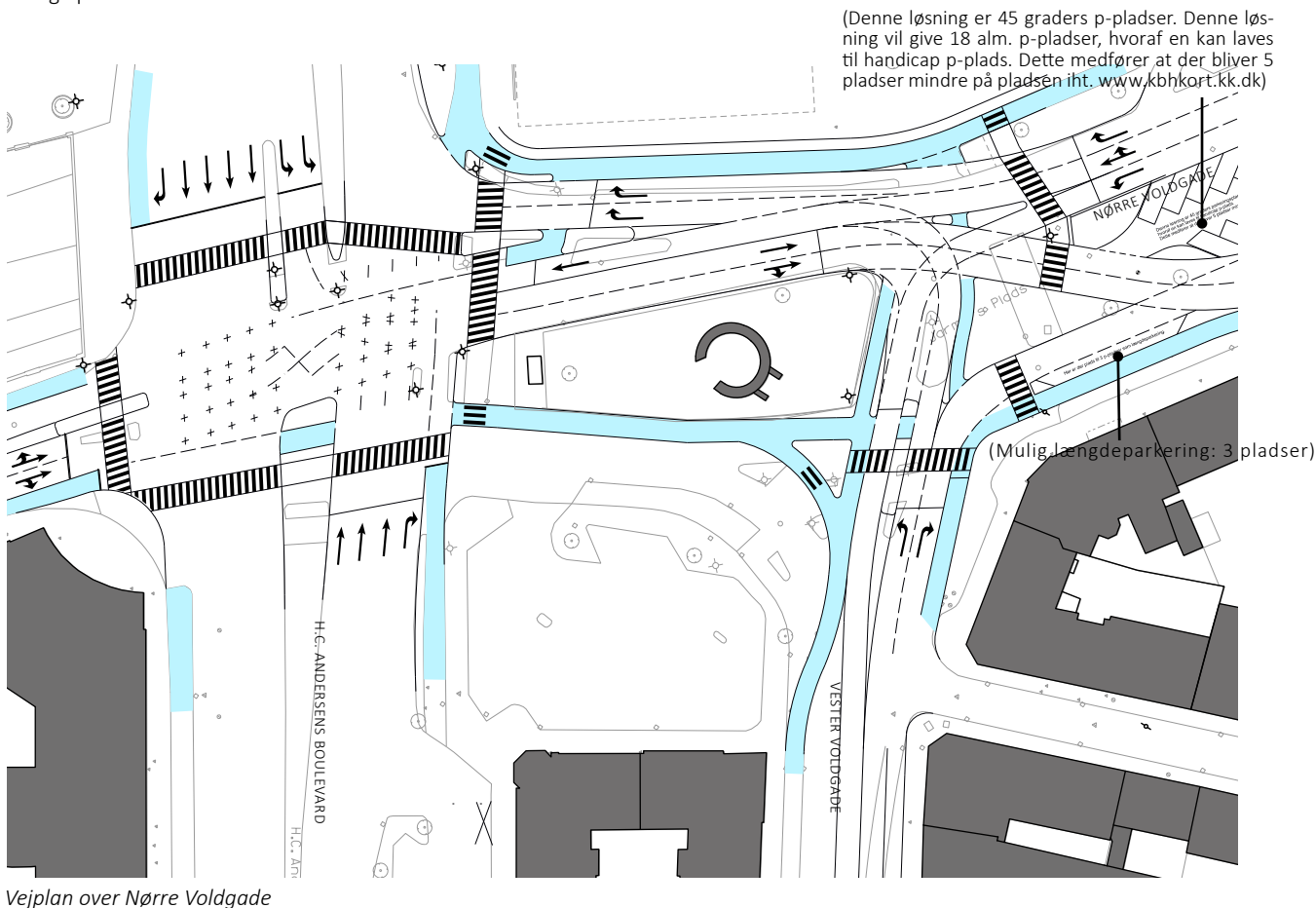
Signalanlægget og signalgruppeplanen er optimeret til den nye geometri.

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og H. C. Andersens Boulevard er intens, men den afvikles fint og uden større problemer. Den største gennemsnitlige ventetid er på Hammerichsgade med 60 sekunder, hvor kølængderne også er steget en smule.

På H.C. Andersens Boulevard i nordgående retning er ventetiden og kølængden reduceret.

På H.C. Andersen Boulevard i sydgående retning er ventetiden og kølængden for trafikken mod Nørrereport steget med hhv. 13 sekunder og 6 meter.

Trafikken i krydset mellem Nørre Voldgade og Vester Voldgade afvikles uden problemer. De gennemsnitlige ventetider er steget, men det er stadig i den helt lave ende sammenlignet med andre kryds. Trafikken og signalet i dette kryds styres i høj grad af samordningen med krydset med H. C. Andersens Boulevard.



Vejplan over Nørre Voldgade

Konventionelt anlæg

Et konventionelt anlæg med plads til 209 pladser i 3 etager kan etableres på Jarmers Plads. Indkørsel kan ske fra rampe fra parkeringsgaden langs H. C. Andersens Boulevard og udkørsel kan ske ad rampe op på Vester Voldgade i retning mod Rådhuspladsen. Selve Jarmers Plads friholdes på denne vis i al væsentlighed for op- og nedkørselsramper. På pladsen etableres der elevator- og trappetårne med adgang til og fra parkeringsanlægget.

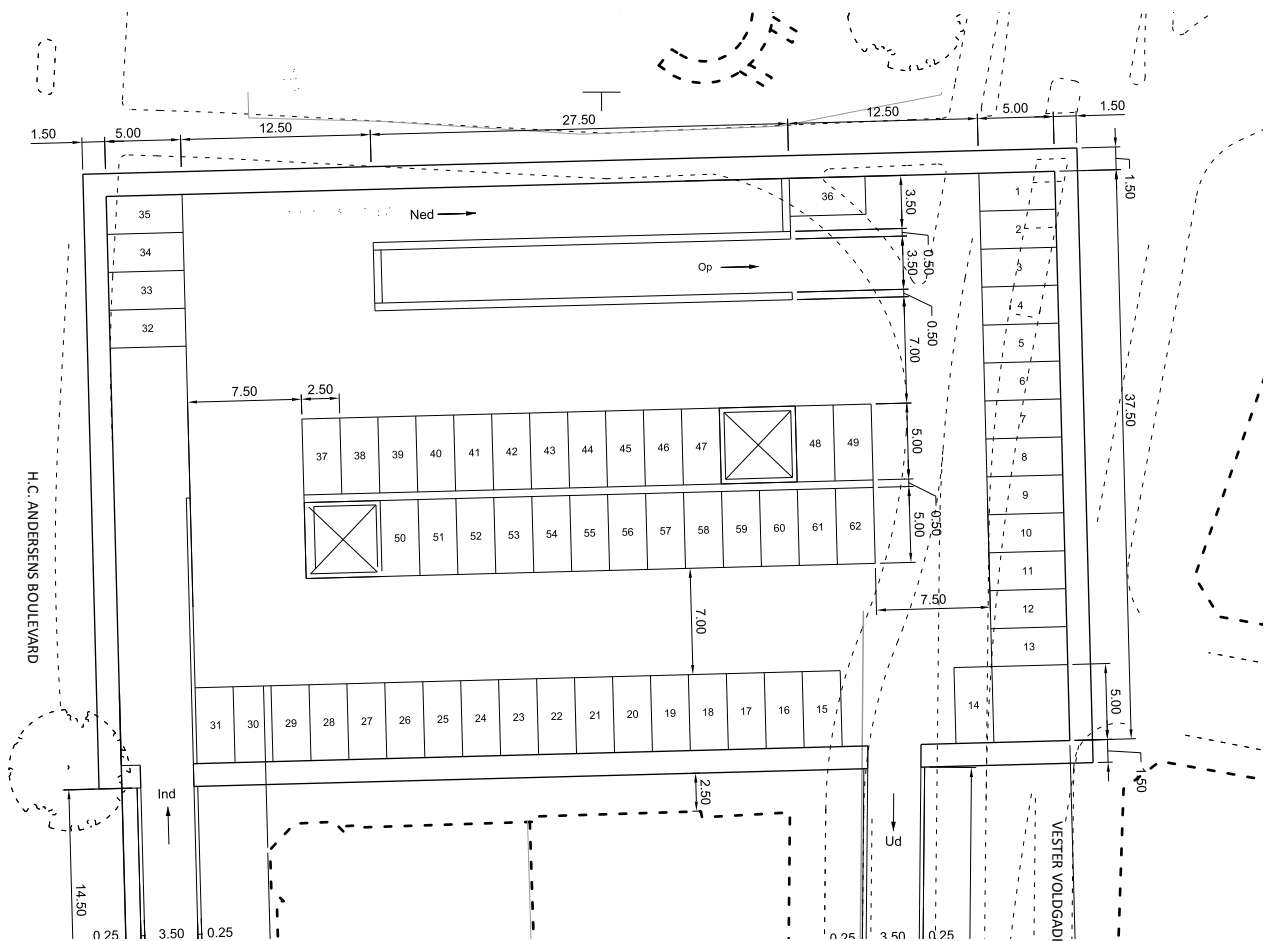
En del af parkeringspladserne kan forbeholdes el-biler, med opsætning af ladestationer.

Den eksisterende parkering på terræn fjernes. I forbindelse med omlægningen af Nørre Voldgade omlægges parkeringspladser i midterrabbatten på Nørre Voldgade og 5 pladser nedlægges. Tre nye kommer til i sydsiden af Nørre Voldgade. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 47 pladser.

Langs H. C. Andersens Boulevard ligger et større fjernvarmeanlæg. Dette ligger i vejen for parkeringsanlægget. Fjernvarmeanlægget er planlagt taget ud af drift i år 2021, hvorefter anlæg af parkeringsanlægget kan ske uhindret.

Økonomi

Anlægsudgiften er beregnet til 241 mio. kr. inklusive omlægning af Nørre Voldgade svarende til 1.070 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 1.045 t.kr./år.



Mulig plandisponering over niveau -1 i et konventionelt parkeringsanlæg på Jarmers Plads

Fulldautomatisk anlæg

Et fulldautomatisk anlæg kan etableres på Jarmers Plads. Indkørsel kan ske fra parkeringsgaden langs H. C. Andersens Boulevard og udkørsel kan ske til Vester Voldgade. Elevatoranlægget med særkilte ind- og udkørselslobbyer placeres centralt på pladsen.

Der er undersøgt 2 størrelser af fulldautomatiske anlæg. Det ene anlæg er sammenligneligt i størrelse med det konventionelle anlæg og rummer 213 pladser placeret i en dybde op til 21,5 m under terræn. Det andet anlæg udnytter pladsens størrelse bedre og det rummer 366 pladser i samme dybde. Elevatoranlægget fylder h.h.v. 120 m² eller 185 m² på pladsen.

I de fulldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer.

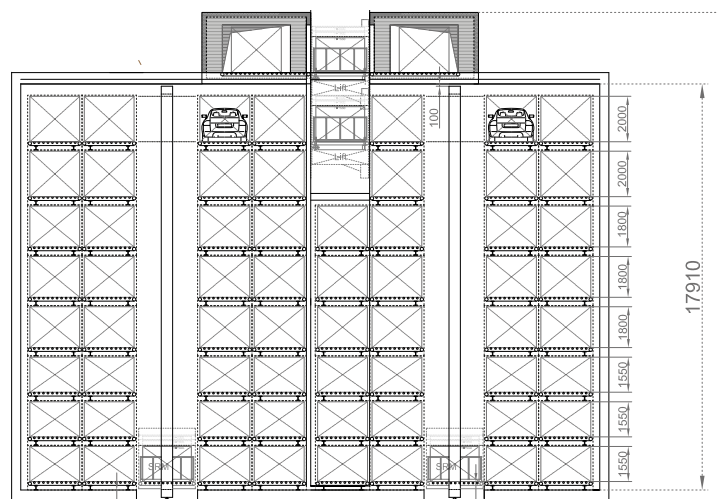
Den eksisterende parkering på terræn fjernes. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 49 pladser.

Det vil være muligt at placere det fulldautomatiske anlæg på afstand af fjernvarmeanlægget langs H. C. Andersens Boulevard.

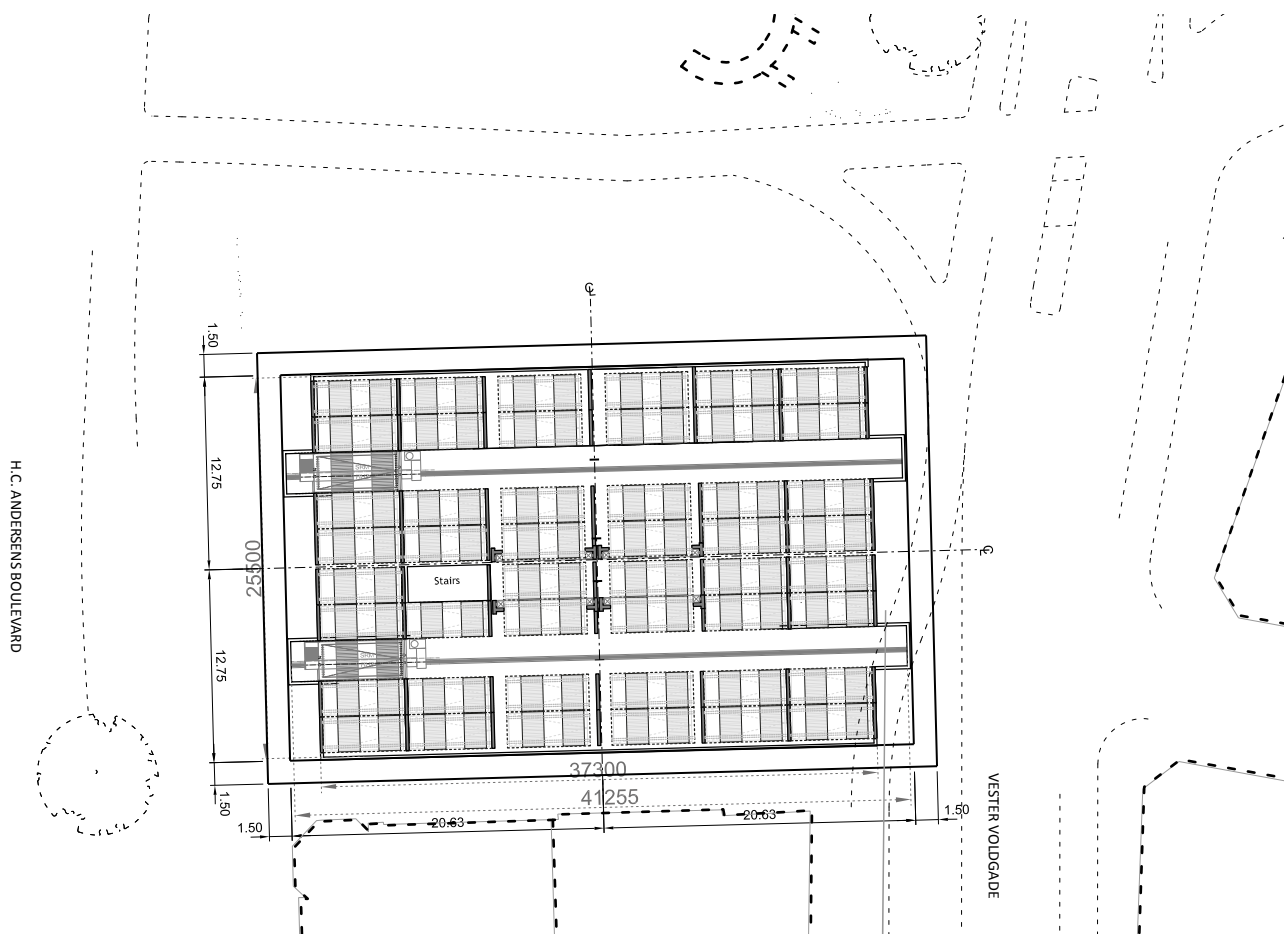
Økonomi

For et lille fulldautomatisk anlæg er anlægsudgiften er beregnet til 232 mio. kr. svarende til 1.006 t.kr. pr. plads (brutto) og drifts-udgiften til 2.663 t.kr./år.

For et stort fulldautomatisk anlæg er anlægsudgiften er beregnet til 359 mio. kr. svarende til 935 t.kr. pr. plads (brutto) og drifts-udgiften til 4.575 t.kr./år.



Principskitse af et stort fulldautomatisk anlæg på Jarmers Plads



Eksempel på planlægning af et stort fulldautomatisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads.

Ved etablering af et konventionelt parkeringsanlæg under Jarmers Plads, og gennemførelse af den mulige trafikomlægning kan pladsen oven jorden omdannes til et nyt frodigt byrum. Til og fra kørsels ramper til parkeringsanlægget er langs kanten af pladsen i forlængelse af eksisterende kørebaner. De to elevator-tårne i terræn indpasses efter vigtige gang og sigte linjer på pladsen. Der bliver ingen parkering på terræn.

Pladsens kan indgå i samspil med den nyrenoverende Vester Voldgade og danne en fin afslutning på gaden. Jarmers tårn integreres som en del af pladsen og der kan skabes en grøn sammenhæng med Ørstedsparken. Pladsen kan dermed få en større kulturhistorisk værdi.

En grønnere Jarmers Plads, giver ikke bare en grønnere by, men danner samtidigt en bufferzone til den trafikerede H.C Andersens Boulevard, hvor beplantning afskærmer trafikken både visuelt og lydæssigt. Dette bidrager til en mere behagelig plads til ophold, samt til at bevæge sig gennem for fodgængere og cyklister.

Jarmers Plads har en attraktiv beliggenhed, på grænsen mellem Københavns Middelalderby og Metropolzone, og en nærhed til park og offentlig transport. Pladsen har eftermiddags- og aftensol, hvilket kan bidrage til attraktive kantzoner der inviterer til ophold og byliv.

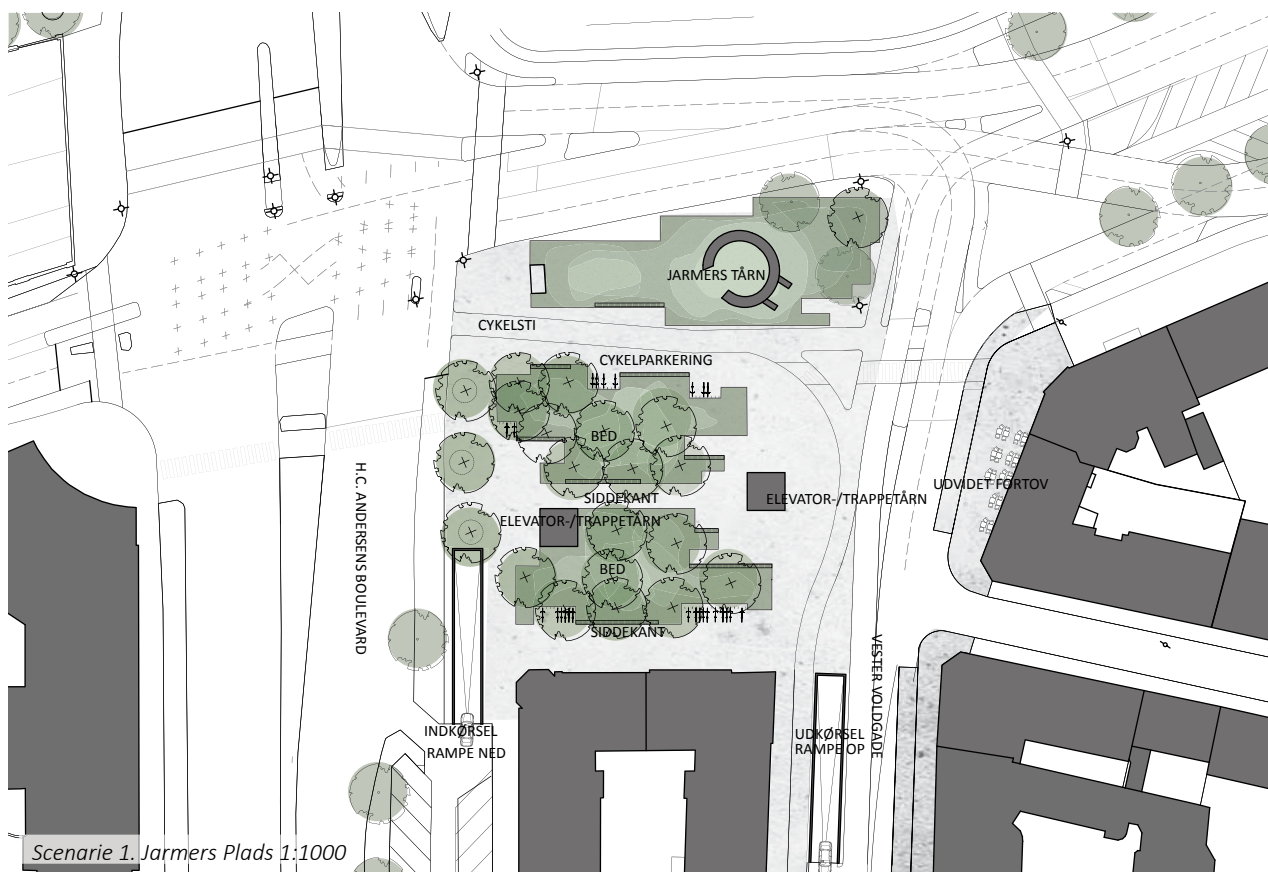
Pladsens grønne element danner en helhed på pladsen ved at integrere det grønne areal omkring Jarmers tårn i pladsen arkitektoniske udtryk. De grønne elementer er hævede bede



Visualisering af Jarmers plads efter trafikomlægning og med konventionelt anlæg under terræn.

med græs og beplantning, der danner siddekanter til ophold og nicher med mulighed for at placere cykler. Beden hæves 30-50 cm for at sikre at der er gode vækstvilkår for beplantningen over parkeringsdækket.

Med trafikomlægningen bliver biltrafikken ikke så dominerende på pladsen og kantzonerne langs bygningerne mod middelalderbyen bliver bredere så der kan være mulighed for ophold og udeservering. Sammen med de grønne elementer bliver Jarmers Plads et nyt rekreativt byrum mellem Ørstedsparken, Vester Voldgade og HC Andersens Boulevard.



Scenarie 1. Jarmers Plads 1:1000

05 | JARMERS PLADS | SCENARIE 2: STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG

Ved etablering af stort fuldautomatisk parkeringsanlæg på Jarmers Plads kan trafikomlægning også gennemføres, hvilket er til en stor fordel for pladsens byrumsudvikling. Pladsen kan omdannes til et grønt byrum, og Jarmers Tårn kan synliggøres på tilsvarende måde som ved et konventionelt anlæg.

De tekniske anlæg og elevatorer til parkeringsanlægget skal stå centralt på pladsen for at udnytte parkeringskapacitet under jorden bedst mulig. Det betyder at parkeringsanlæggets til- og frakørsels veje føres ind over pladsen og optager forholdsvis meget areal på pladsen. Pladsen bliver gennemskåret af bilkørsel med parkeringsanlæggets til- og frakørsel areal

Et fuldautomatisk anlæg kræver også mere plads på terrænet til bygningsanlæg med bilelevatorer og tekniske anlæg.

Bygningen til de tekniske anlæg og bilelevatorerne vil med den centrale placering ligge foran de bevaringsværdige bygninger og bryde sigtelinier over pladsen.

Der bliver ingen parkering på terrænet.



Visualisering af Jarmers plads efter trafikomlægning og med stort fuldautomatisk anlæg under terræn.



Scenarie 2. Jarmers Plads 1:1000

Funktionalitet

Tid for afhentning af bil i et konventionelt anlæg vil være 5 – 10 min. afhængigt af bilens placering i anlægget. Tiden vil dog ikke føres som ventetid, da tiden bruges aktivt.

Tid for afhentning af bil i et fuldautomatisk anlæg kan være ned til 60 – 70 sek. afhængigt af anlæggets fabrikat. Dertil bilistens eget tidsforbrug på ud- og indstigning, i alt 2 – 4 min. De fuldautomatiske anlæg kan håndtere 60 – 120 biler/timen.

I et konventionelt anlæg vil der altid være adgang, da intet maskinelt eller elektronisk udstyr er indtænkt i anlæggene. Personelevatorer kan dog have driftsstop.

I fuldautomatiske anlæg vil der i sagens natur være risiko for driftsstop. Omfanget vil erfaringsmæssigt være på niveau med personelevatorer. Driftstid er oplyst til 97 – 99 %.

I de fuldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer.

Brugere af fuldautomatiske anlæg vil opleve større tryghed i forhold til de konventionelle anlæg, da bilen afleveres og hentes i terræn og ikke udsættes for påkørsler, hærværk og indbrud.

Trygheden i konventionelle anlæg kan sikres med overvågning, belysning og adgangskontrol.

Anlægsarbejdet

Under anlægsarbejdet på Dantes Plads vil Vester Voldgade blive spærret for trafik og adgangen til Ny Vestergade fra Vester Voldgade lukkes midlertidigt.

For begge typer anlæg gælder, at der under anlægsarbejdet skal udføres grundvandssænkning af byggegruben. Det oppumpede grundvand vil blive reinfileret, så der ikke opstår grundvandssænkning under de tilstødende ejendomme.

Byggegruberne etableres med enten borede sekantpæle eller med gravede slidsevægge. Anlægsarbejderne vil medføre støj-, støv- og vibrationsgener, som i videst muligt omfang søges reduceret.

Til sikring af konstruktionernes stabilitet skal der etableres jord-dankre. Nogle af disse skal placeres ind under kældre på tilstødende ejendomme. Dette skal der sikres hjemmel til.

Byrum

Den sydøstlige del af Jarmers Plads fremstår i dag som et ikke-sted. Ved etablering af underjordisk parkeringsanlæg kan Jarmers Plads omdannes til et nyt rekreativt byrum der forbedre Københavns bymæssige sammenhænge. Ved den konventionelle løsning har pladsen mulighed for at blive et sammenhængende grønt byrum kun for bløde trafikanter, uden krydsende biltrafik. Jarmers Tårn kan integreres i pladسدannelsen og derved får pladsen en større kulturhistorisk værdi.

Også i de fuldautomatiske løsninger kan pladsen omdannes til et grønt byrum på tilsvarende måde som konventionelt anlæg. Dog bliver pladsen, ved denne løsning gennemskåret af til- og frakørselsarealer. De tekniske anlæg kan komme til at skjule for de bevaringsværdige bygninger der omkranser pladsen samt afskærme for betydningsfulde indsigtslinjer og oversigt på pladsen.

Et fuldautomatisk anlæg kræver mere plads oven jord, da de tekniske anlæg fylder mere end nedkørsel via konventionelle ramper. I alle forslag kræves dispensation fra Slots- og Kulturarvstyrelsen da hele Jarmers Plads ligger indenfor beskyttelseslinjen for Jarmers Tårn.

Grundet den bygningsvolumen, som et fuldautomatisk anlæg vil kræve, vurderes en dispensation for denne type anlæg sværere at få end et for konventionelt. Dette på grund af at et konventionelt anlæg fylder mindre oven jord, og derved ikke vil påvirke synligheden til fortidsmindet lige så meget.

Tidsplan

Etableringen af de underjordiske anlæg kan ske over en periode på 3 år.

Økonomi

Økonomisk er de fuldautomatiske anlæg billigst at anlægge pr. plads og de konventionelle anlæg er billigst i drift.

TIDSPLAN

Underjordiske parkeringsanlæg

JARMERS PLADS

Udarbejdelse af hovedprojekt for Nørre Voldgade

Udbud

Udførelse

Udbud af rådgivning

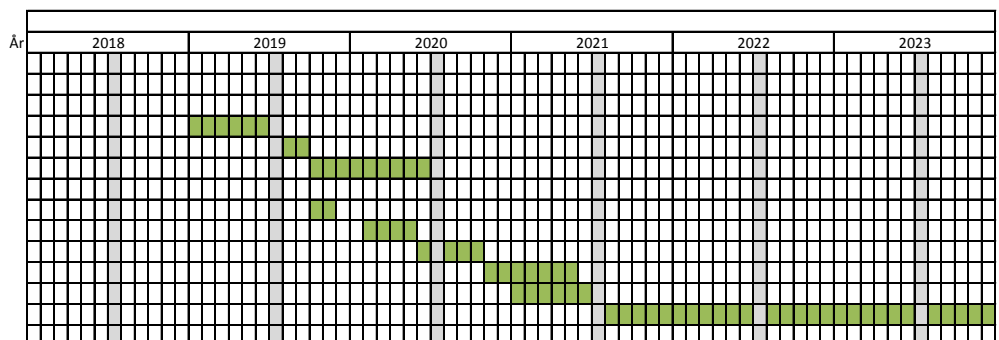
Udarbejdelse af udbudsmateriale for p-anlæg

Totalentreprisetilbud

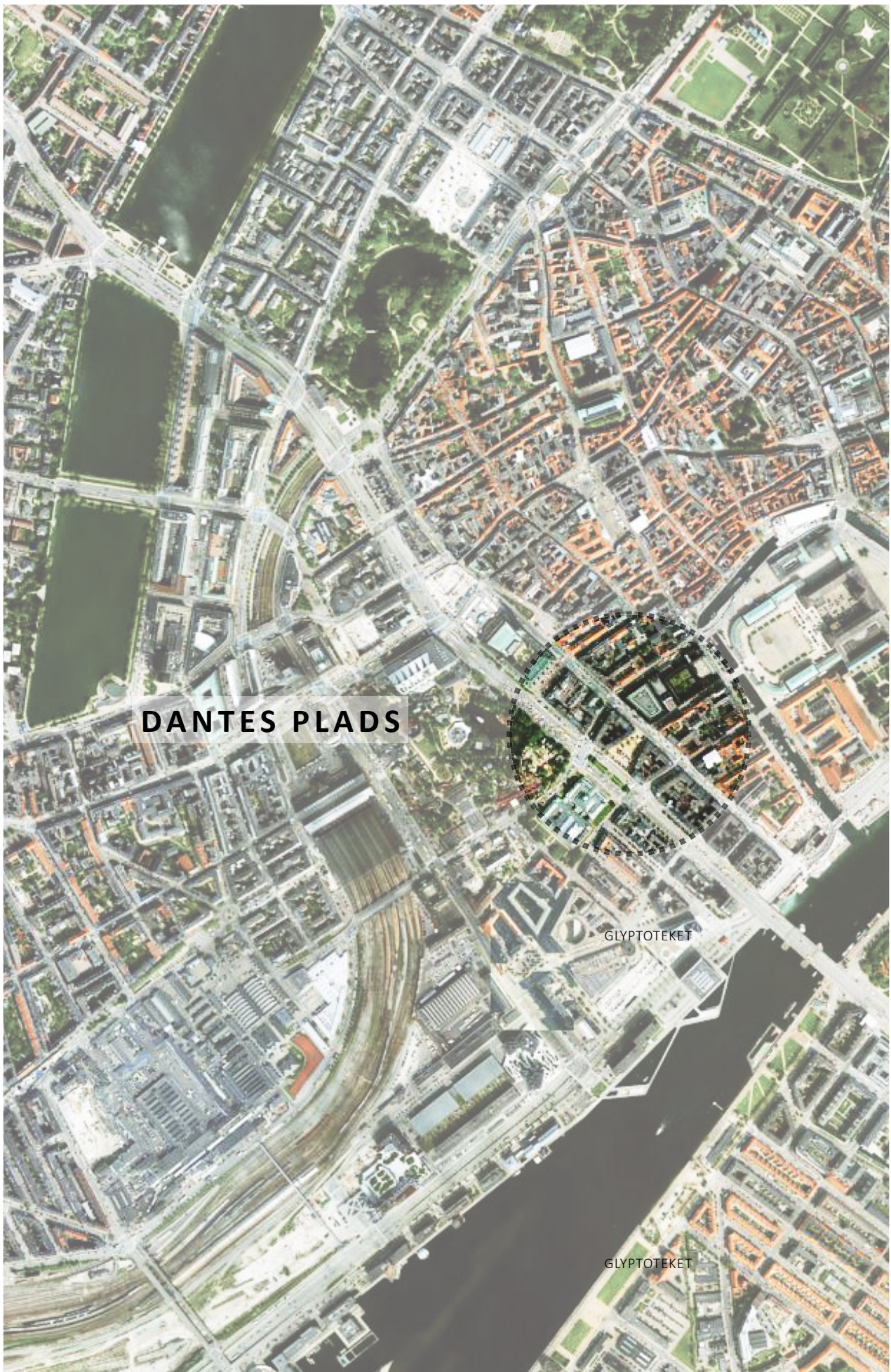
Detailprojektering

Arkæologiske undersøgelser

Udførelse



	KONVENTIONELT ANLÆG	LILLE FULDAUTOMATISK ANLÆG	STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG
ANLÆG	NYE PLADSER I KONSTRUKTION	209	366
	NEDLAGTE P-PLASER I TERRÆN	-47	-47
	NETTO TILVÆKST I ANTAL P-PLADSER	162	319
ØKONOMI	ANLÆGSSUM	241 mio.kr	359 mio.kr
	ANLÆGSSUM PR. NY P-PLADS	1.070 t.kr	935 t.kr.
	DRIFTSOMKOSTNING PR. ÅR	1.045 t.kr	4.575 t.kr.
TRAFIK	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN UNDER ANLÆG	Nørre Voldgade omlægges, Vester Voldgade spærres helt.	Nørre Voldgade omlægges, Vester Voldgade spærres helt eller delvist.
	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN EFTER ETABLERING	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet.	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet.
PARKERINGSLØSNING	TID FOR AT HENTE BIL	5-10 min.	2-4 min.
	TRYGHED	Der kan etableres overvågning, belysning og adgangskontrol.	Trygt. Bilister skal ikke ned i anlægget,
	MULIGHED FOR LADESTATIONER TIL EL-BILER	Ja	Nej, kun på tilstødende arealer i terræn.
BYRUM, BYLIV OG BYNATUR	PÅVIRKNING AF BYRUM	Byrummet kan forbedres til et grønt, rekreativt byrum for bløde trafikanter. Byrummet skaber sammenhæng med omgivende byrum og parker.	Byrummet kan forbedres til et grønt, rekreativt byrum med biltrafik til p-anlæg. Byrummet skaber sammenhæng med omgivende byrum og parker.
	PÅVIRKNING AF BYNATUR	Forbedrede muligheder for etablering af mere bynatur.	Forbedrede muligheder for etablering af mere bynatur.
	MULIGHED AF BEVARING AF TRÆER	Træer ved Jarmes Tårn bevares. Øvrige træer erstattes og suppleres med beplantning.	Træer ved Jarmes Tårn bevares. Øvrige træer erstattes og suppleres med beplantning.
	PÅVIRKNING AF KULTURHISTORIE	Mulighed for at synliggøre Jarmers Tårn. Dispensation for etablering af mindre trappetårne samt ind- og udkørselsramper fra Slots- og Kulturarvsstyrelsen kræves.	Mulighed for at synliggøre Jarmers Tårn. Bilelevato- rer kan komme at skjule for bevarelsesværdige bygninger rundt om pladsen. Dispensation for etablering af bilelevato- rer samt tek- nikskakt fra Slots- og Kul- turarvsstyrelsen kræves.



DANTES PLADS

GLYPTOTEKET

GLYPTOTEKET

Dantes Plads gennem historien

Dantes Plads blev anlagt i 1924 som en forplads for Ny Carlsberg Glyptotek (1897). Pladsen var oprindeligt tænkt som en forlængelse af Glyptoteket ud i det offentlige rum med Dantesøjlen som centralt element i rummet. På den tid forløb det meste af trafikken til og fra Amager via Vester Voldgade.

Dantes Plads blev, ved trafikomlægning i 1955, flyttet til modsatte side af H.C. Andersens Boulevard til dens nuværende placering, hvor man kilede pladsen ind i den oprindelige bygningsmasse.

Dantes plads i dag

Pladsen fremstår i dag som en klar reference til pladsens tilhørsforhold til Ny Carlsberg Glyptotek. Pladsens form åbner sig mod den historiske bygning.

I 2011 blev Vester Voldgade renoveret og i den forbindelse omlagde man også Dantes Plads. Ved omlægningen fik pladsen sin karakteristiske bølgede teglbelægning i kulbrændte gule klinker, der er farvekoordineret med Glyptotekets facade. Det bølgede klinkelandskab dækker hele pladsens areal og bevæger sig fra Vester Voldgade og ud til fortovet mod H.C. Andersens Boulevard.

Den samlede belægningsflade bliver opbrudt af plantebede med vejtræer der begrønner området. Pladsen er pragmatisk opdelt i et velintegreret parkeringsområde mod H.C. Andersens Boulevard og et byrum der henvender sig mod Vester Voldgade.

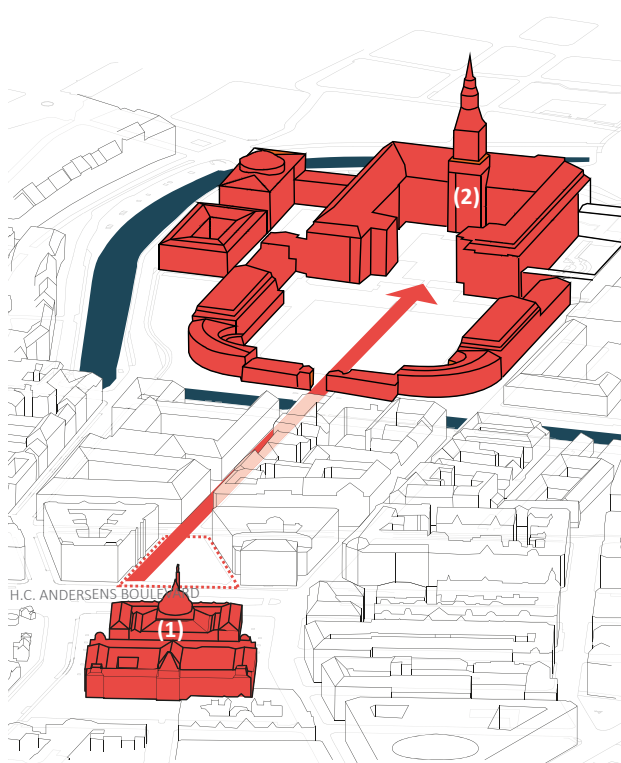
De parkerede biler opleves som en afskærmning mod trafikken på H.C. Andersens Boulevard. Dantes Plads opleves som et velbalanceret og behageligt rum på trods af den trafikerede H.C. Andersens Boulevard. Pladsen fungerer mest som et gennemgangsrum uden aktivt byliv og ophold.

Pladsens potentialer som byrum:

- Dantes Plads og Vester Voldgade kobles fint sammen som byrum. Vester Voldgade er ensrettet og fredelig på denne strækning.
- Den kommende cykelbro ved nye BLOX til Amager kan skabe en sammenhængende metropolzone i København og dermed øge brugen af Dantes Plads.
- Den karakteristiske belægningen skaber en samlet helhed på pladsen, som fremstår velbalanceret
- Ældre og nyere træer og anden beplantning bidrager til et behageligt byrum.

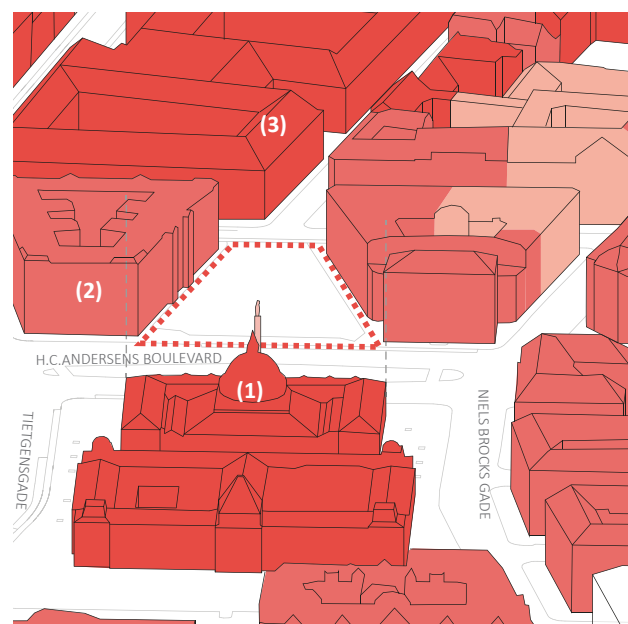
Pladsens udfordringer som byrum:

- En underjordisk parkering vil give mere trafik på Vester Voldgade, hvilket vil påvirke Dantes Plads byrumskvaliteter.
- Bygningerne omkring pladsen har ingen udadvendte aktiviteter i stueetagen, hvilket påvirker Dantes Plads som attraktivt byrum.
- Træbeplantningen på pladsen afskærmer for den visuelle kontakt til Glyptoteket.



Pladsens form henvender sig til Glyptoteket (1) samt har en vigtig visuel forbindelse til Christiansborg (2)

- Bevaringsværdi 1 (fredet)
- Bevaringsværdi 2
- Bevaringsværdi 3
- Bevaringsværdi 4



Dantes Plads er omgivet af bygninger med høj bevaringsværdi, bl.a. Glyptoteket (1), Holckehuset (2) samt Nationalmuseet (3).



Belægningen har høj detaljeringsgrad, der giver Dantes Plads en særlig identitet.



De parkerede biler opleves som støjskærm mod H.C.Andersens Boulevard.



Kig til Christiansborg gennem Ny Vestergade.



Den åbne plads henvender sig visuelt mod Glyptoteket, men H.C.Andersens Boulevard skaber en barriær for den fysiske forbindelse

07 | DANTES PLADS | UNDERJORDISK PARKERING

Konventionelt anlæg

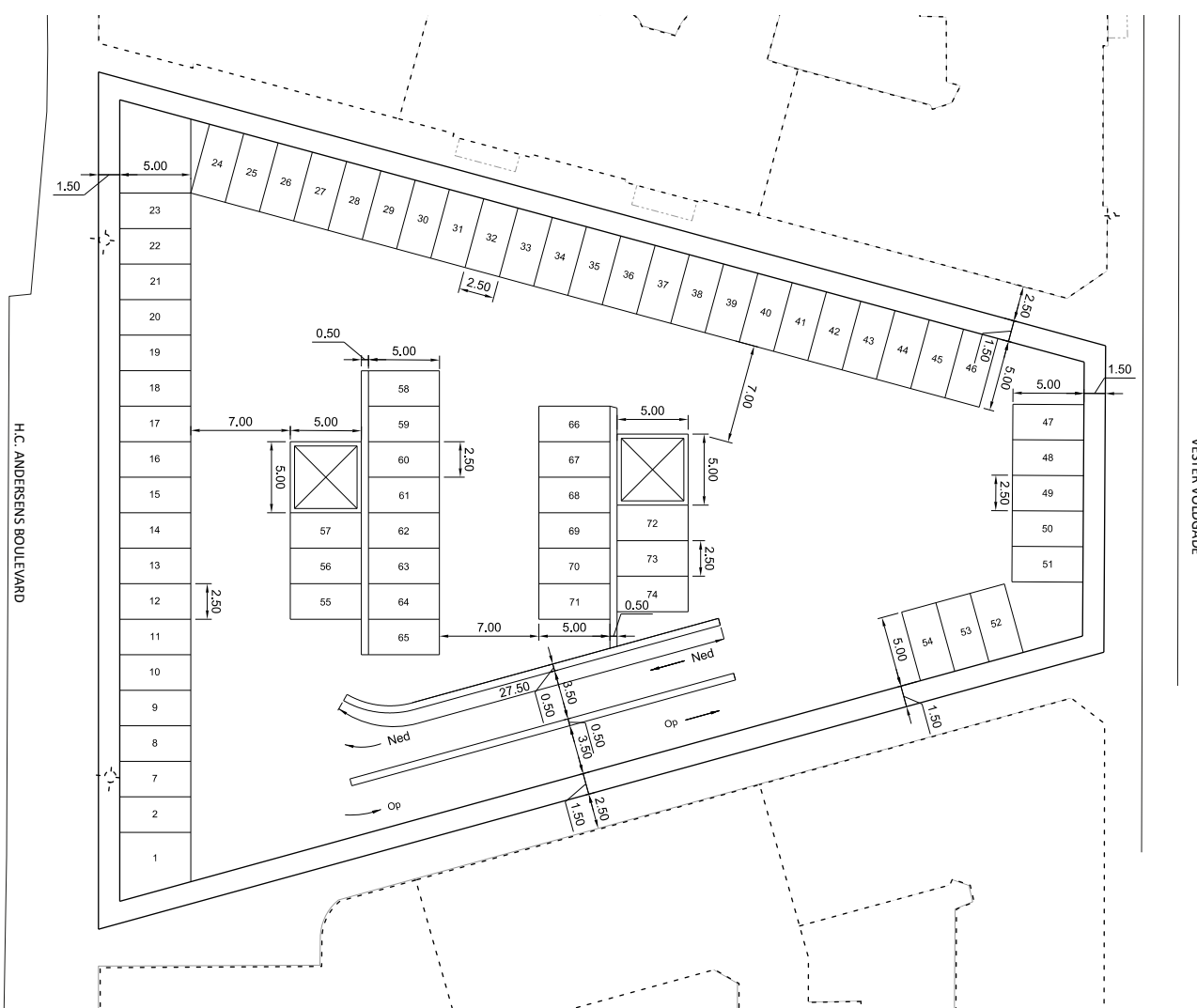
Et konventionelt anlæg med plads til 228 pladser i 3 etager kan etableres på Dantes Plads. Ind- og udkørsel kan ske fra Vester Voldgade og ad ramper placeret i pladsens sydside. På pladsen etableres der elevator- og trappetårne med adgang til og fra parkeringsanlægget.

En del af parkeringspladserne kan forbeholdes el-biler, med opsætning af ladestationer.

Noget af den eksisterende parkering på terræn fjernes. 19 parkeringspladser på terræn tættest på H. C. Andersens Boulevard retableres. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 30 pladser.

Økonomi

Anlægsudgiften er beregnet til 229 mio. kr. svarende til 931 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 1.140 t.kr./år.



Mulig plandisponering over niveau -1 i et konventionelt parkeringsanlæg på Dantes Plads.

Stort fuldautomatisk anlæg

Et fuldautomatisk anlæg kan etableres på Dantes Plads. Ind- og udkørsel kan ske fra Vester Voldgade frem til anlæggets bilelevatoranlæg. Elevatoranlægget med særkilte ind- og udkørselslobber placeres centralt på pladsen.

Der er undersøgt 2 størrelser af fuldautomatiske anlæg. Det ene anlæg er sammenligneligt i størrelse med det konventionelle anlæg og rummer 232 pladser placeret i en dybde op til 12,5 m under terræn. Det andet anlæg udnytter pladsens størrelse fuldt ud og det rummer 405 pladser i samme dybde. Elevatoranlægget fylder h.h.v. 120 m² eller 185 m² på pladsen.

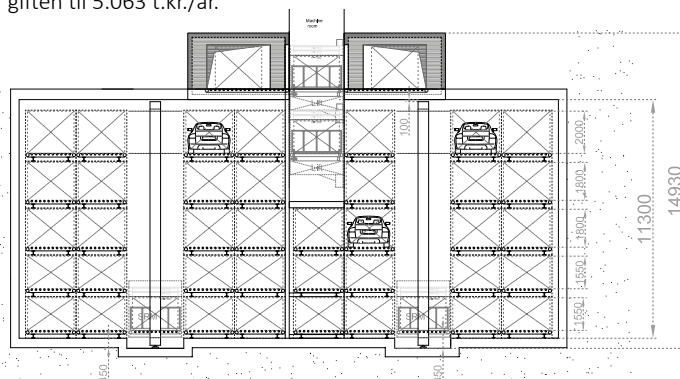
I de fuldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer.

Den eksisterende parkering på terræn fjernes. Samlet reduceres antallet af parkeringspladser i terræn med 49 pladser.

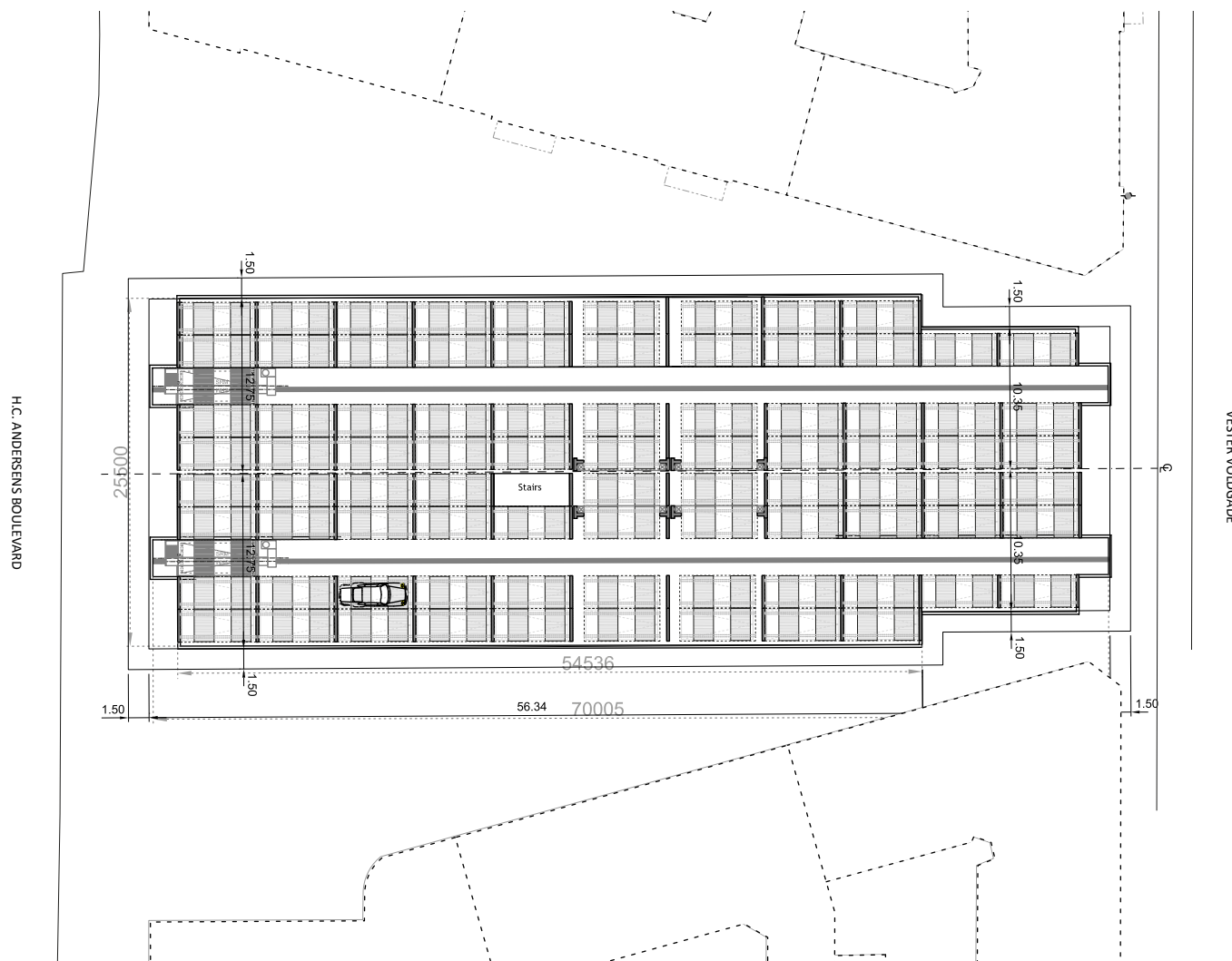
Økonomi

For et lille fuldautomatisk anlæg er anlægsudgiften beregnet til 218 mio. kr. svarende til 866 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 2.900 t.kr./år.

For et stort fuldautomatisk anlæg er anlægsudgiften beregnet til 354 mio. kr. svarende til 832 t.kr. pr. plads (brutto) og driftsudgiften til 5.063 t.kr./år.



Principssnit af et stort fuldautomatisk anlæg på Dantes Plads



Eksempel på plandisponering over niveau -1 til -5, i et stort fuldautomatisk parkeringsanlæg på Dantes Plads.

08 | DANTES PLADS | SCENARIO 1: KONVENTIONELT ANLÆG

Dante Plads opleves i dag som et åbent og veldefineret byrum. Ved anlæg af det konventionelle anlæg bevares denne åbenhed og kontakt på tværs af pladsen. Nedkørselsramperne til parkeringsanlægget placeres i skyggesiden af pladsen med ind/udkørsel vej fra Vester Voldgade og elevatortårne placeres centralt på pladsen så den åbne karakter bevares. Der bliver fortsat 19 parkeringspladser på terræn mod H.C. Andersens Boulevard, 30 færre end nuværende forhold.

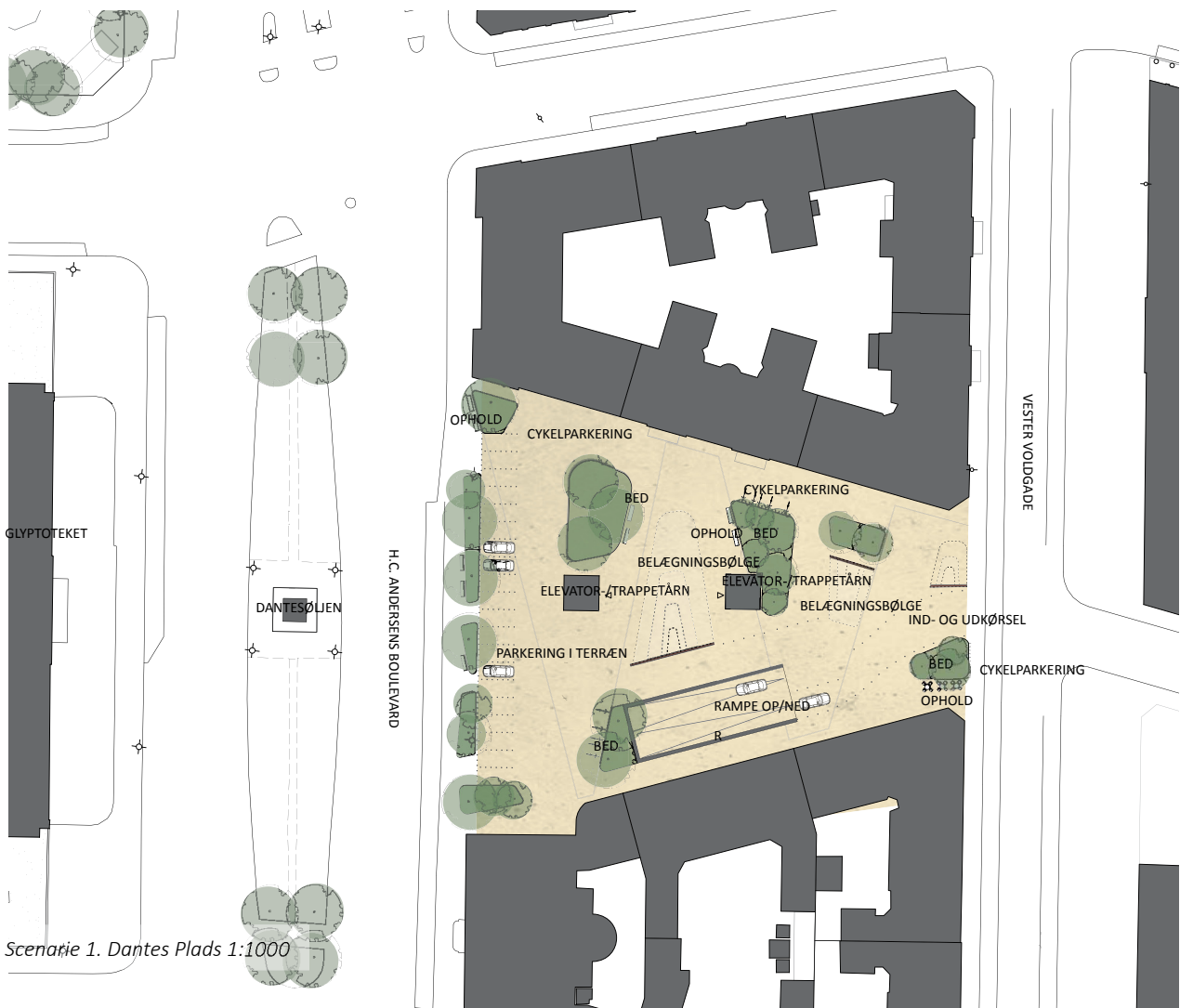
Ramperne og elevatortårne fra parkeringskælderen tilpasses så sigtelinjen over pladsen til Christiansborg bevares.

Pladsens særlige bølgede teglbelægning der i dag er karakteristisk for Dantes Plads kan genskabes i store træk, men det bliver med mindre og kortere bølger.

Træplantningerne genskabes med samme antal træer som i dag.



Dantes Plads med konventionel parkeringsanlæg. Pladsens åbne karakter samt sigtelinier bevares



Scenario 1. Dantes Plads 1:1000

09 | DANTES PLADS | SCENARIO 2: STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG

Et stort fuldautomatisk parkeringsanlæg på Dantes Plads optager mere plads oven jord end det konventionelle parkeringsanlæg. De tekniske anlæg fylder mere og har form af bygningsanlæg der placeres centralt på pladsen. Pladsens åbne og helstøbte karakter vil blive brudt at det tekniske anlægs placering midt i byrummet.

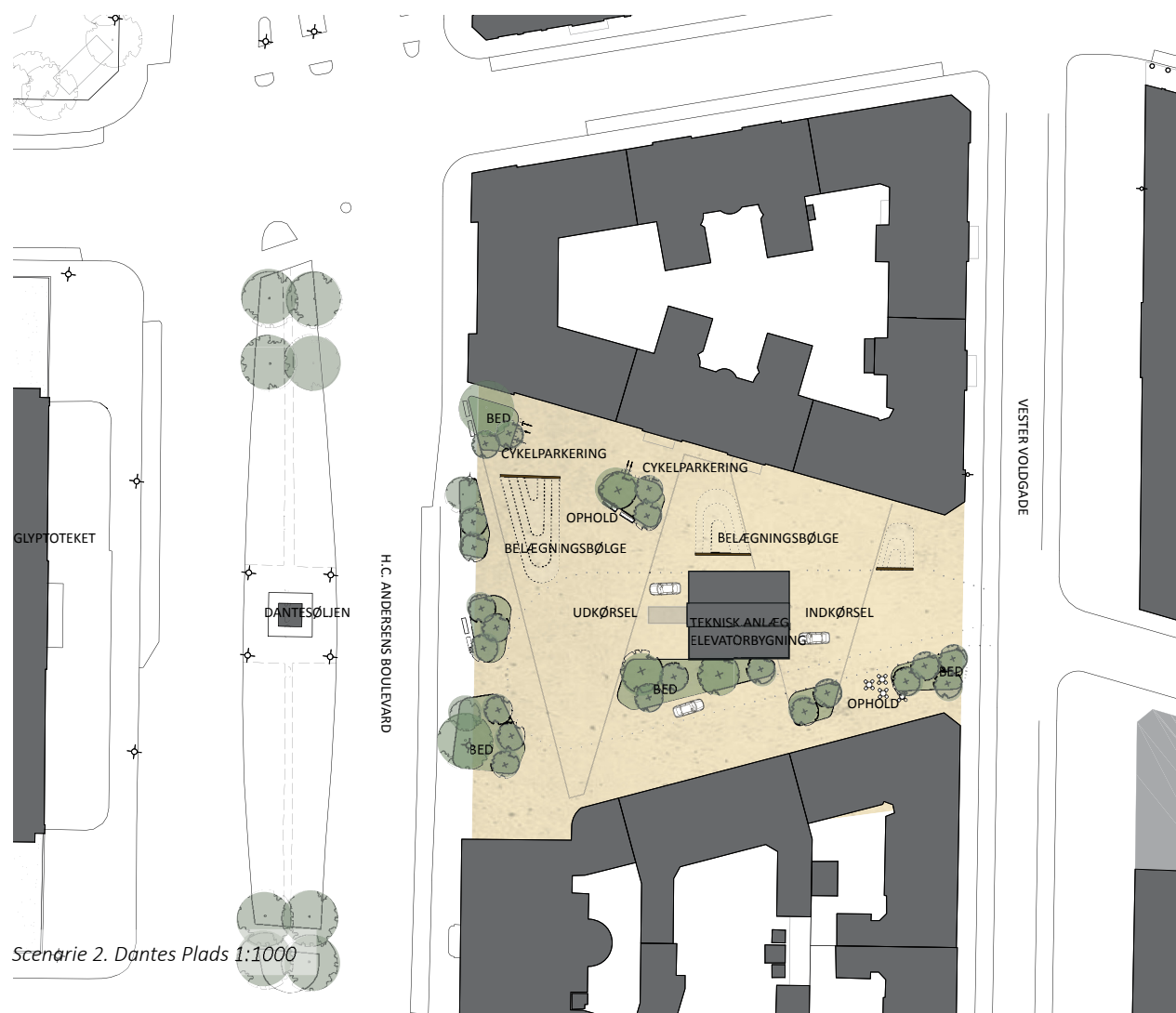
Ind- og udkørsel kræver forholdsvis brede kørsels- og svingarealer så byrummet bliver gennemskåret og opdelt i nord- og syddel. Den karakteristiske teglbelægning genetableres som en samlende flade og den bølgede belægning kan indføres men med forholdsvis korte bølger. Med den øgede kørsel på pladsen er der risikoen at Dantes Plads opleves som en opdelt plads på tværs.

Sigtelinjen mod Christiansborg kan bevares men bygningen for de tekniske anlæg ligger centralt udfor udsynet til Glyptoteket. Der bliver ikke parkering på terrænen mod H.C. Andersens Boulevard.

Der kan bevares enkelte træer mod H.C. Andersens Boulevard og der suppleres med nye træer så der bliver samme antal som i dag



Dantes Plads med stort fuldautomatisk parkeringsanlæg. Pladsen deles af kørende trafik og bygningen midt på pladsen skærmer udsynet til Glyptoteket.



Scenario 2. Dantes Plads 1:1000

Funktionalitet

Tid for afhentning af bil i et konventionelt anlæg vil være 5 – 10 min. afhængigt af bilens placering i anlægget. Tiden vil dog ikke føres som ventetid, da tiden bruges aktivt.

Tid for afhentning af bil i et fuldautomatisk anlæg kan være ned til 60 – 70 sek. afhængigt af anlæggets fabrikat. Dertil bilistens eget tidsforbrug på ud- og indstigning, i alt 2 – 4 min. De fuldautomatiske anlæg kan håndtere 60 – 120 biler/timen.

I et konventionelt anlæg vil der altid være adgang, da intet maskinelt eller elektronisk udstyr er indtænkt i anlæggene. Personelelevatorer kan dog have driftsstop.

I fuldautomatiske anlæg vil der i sagens natur være risiko for driftsstop. Omfanget vil erfaringsmæssigt være på niveau med personelevatorene. Driftstid er oplyst til 97 – 99 %.

I de fuldautomatiske anlæg er det ikke muligt at reservere pladser til el-biler med tilknyttede ladestationer.

Brugere af fuldautomatiske anlæg vil opleve større tryghed i forhold til de konventionelle anlæg, da bilen afleveres og hentes i terræn og ikke udsættes for påkørsler, hærværk og indbrud.

Trygheden i konventionelle anlæg kan sikres med overvågning, belysning og adgangskontrol.

Anlægsarbejdet

Under anlægsarbejdet på Dantes Plads vil Vester Voldgade blive spærret for trafik og adgangen til Ny Vestergade fra Vester Voldgade lukkes midlertidigt.

For begge typer anlæg gælder, at der under anlægsarbejdet skal udføres grundvandssænkning af byggegruben. Det oppumpede grundvand vil blive reinfileret, så der ikke opstår grundvandssænkning under de tilstødende ejendomme.

Byggegruberne etableres med enten borede sekantpæle eller med gravede slidsevægge. Anlægsarbejderne vil medføre støj-, støv- og vibrationsgener, som i videst muligt omfang søges reduceret.

Til sikring af konstruktionernes stabilitet skal der etableres jordankre. Nogle af disse skal placeres ind under kældre på tilstødende ejendomme. Dette skal der sikres hjemmel til.

Byrum

Dantes Plads fremstår i dag som en velbalanceret plads med stærk identitet. Pladsens elementer er i velholdt stand som et nyere anlæg. Ved etablering af underjordisk parkering, bør det tilstræbes at pladsens karakter genskabes.

Ved etablering af konventionel underjordisk parkering er det muligt at bevare pladsens visuelle åbenhed og de kig der er til Glyptoteket samt Christiansborg. Tilkørselsveje og ramper placeres i den ene side af pladsen så byrummet vil fremstå som et samlet anlæg. Den øgede trafik vil påvirke pladsens indretning men den samlede belægningsflade kan genskabes, dog med en anden disponering end i dag.

Ved etablering af fuldautomatisk parkeringsanlæg placeres et større teknisk anlæg med elevatorer midt på pladsen. Dette vil skjule for den visuelle forbindelse til Glyptoteket. Til- og frakørselsarealet optager et stort areal midt gennem helt pladsen, dette betyder mindre byrum på pladsen og trafikken over pladsen vil dele pladsen på midten. Den samlede belægningsflade kan delvis genskabes men med mindre bølger og den bliver styret af det dominerende køreareal.

Antal af træer der er i begge scenarier er det samme antal som i dag men ved det fuldautomatiske anlæg bevares enkelte eksisterende træer.

Tidsplan

Etableringen af de underjordiske anlæg kan ske over en periode på 3 år.

Økonomi

Økonomisk er de fuldautomatiske anlæg billigst at anlægge pr. plads og de konventionelle anlæg er billigst i drift.

TIDSPLAN

Underjordisk parkeringsanlæg

DANTES PLADS

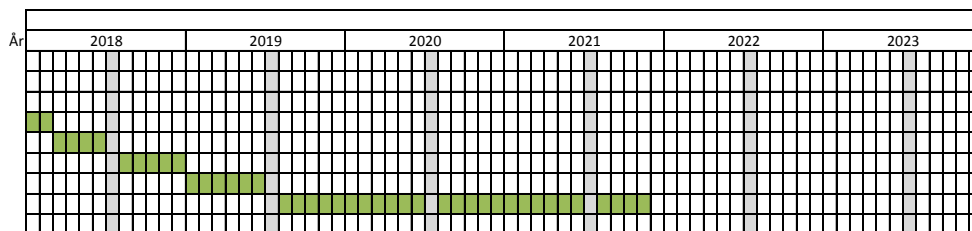
Udbud af rådgivning

Udarbejdelse af udbudsmateriale for p-anlæg

Totalentreprisetilbud

Detailprojektering og myndighedbehandling

Udførelse



	KONVENTIONELT ANLÆG	LILLE FULDAUTOMATISK ANLÆG	STORT FULDAUTOMATISK ANLÆG	
ANLÆG	NYE P-PLADSER I KONSTRUKTION	228	232	405
	NEDLAGTE P-PLADSER I TERRÆN	-30	-49	-49
	NETTO TILVÆKST I ANTAL P-PLADSER	198	183	356
ØKONOMI	ANLÆGSSUM	229 mio.kr.	218 mio.kr.	354 mio.kr.
	ANLÆGSSUM PR. NY P-PLADS	931 t.kr.	866 t.kr.	832 t.kr.
	DRIFTSOMKOSTNING PR. ÅR	1.140 t.kt.	2.900 t.kr.	5.063 t.kr.
TRAFIK	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN UNDER ANLÆG	Vester Voldgade spærres helt	Vester Voldgade spærres helt	Vester Voldgade spærres helt
	PÅVIRKNING AF TRAFIK PÅ OVERFLADEN EFTER ETABLERING	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet	Mindre stigning på det omkringliggende vejnet
PARKERINGSLØSNING	TID FOR AT HENTE BIL	5-10 min.	2-4 min.	2-4 min.
	TRYGHED	Der kan etableres overvågning, belysning og adgangskontrol.	Trygt. Bilister skal ikke ned i anlægget.	Trygt. Bilister skal ikke ned i anlægget.
	MULIGHED FOR LADESTATIONER TIL EL-BILER	Ja	Nej, kun på tilstødende arealer i terræn.	Nej, kun på tilstødende arealer i terræn.
BYRUM, BYLIV OG BYNATUR	PÅVIRKNING AF BYRUM	Byrummet forbliver et samlet rum. Pladsens åbne karakter sikres dog ikke helt så klart som i dag, p.g.a. to trappe- og elevatortårne. Trafik over pladsen er langs skyggesiden i dagtimerne.	Byrummet bliver opdelt af tekniske anlægs centrale placering og brede tilkørselsforhold. Pladsens nuværende åbne karakter vil ikke stå lige så klar.	Byrummet bliver opdelt af tekniske anlægs centrale placering og brede tilkørselsforhold. Pladsens nuværende åbne karakter vil ikke stå lige så klar.
	PÅVIRKNING AF BYNATUR	Muligt at erstatte den bynatur pladsen har i dag.	Muligt at erstatte den bynatur pladsen har i dag.	Muligt at erstatte den bynatur pladsen har i dag.
	MULIGHED AF BEVARING AF TRÆER	Alle træer erstattes.	Få træer bevares. Øvrige træer erstattes	Få træer bevares. Øvrige træer erstattes
	PÅVIRKNING AF KULTURHISTORIE	Pladsens historiske rolle som Glyptotekets forplads vil ikke fremstå lige så klar. Trappet- og elevatortårne vil skjule delvist for den visuelle forbindelse til Dantesøljen.	Pladsens historiske rolle som Glyptotekets forplads vil ikke fremstå lige så klar. Tekniske anlæg vil skjule helt eller delvist for den visuelle forbindelse til Glyptoteket og Dantesøljen.	Pladsens historiske rolle som Glyptotekets forplads vil ikke fremstå lige så klar. Tekniske anlæg vil skjule helt for den visuelle forbindelse til Glyptoteket og Dantesøljen.



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.

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	Total
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
Expenditures in total			1.878	12.727	3.410		18.015

It is expected that when carrying out the relevant task, requirements will be made for the private contractor to be employed.

In connection with the handling of the 2016 Infrastructure Analysis, 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 on the infrastructure area. These measures are primarily aimed at tasks of a certain scale, where it is possible to use repetition and economies of scale and where the activities in this budget note do not fit. There are therefore no included efficiency measures in the economic tables on the overall budget wish.

Risikovurdering

The overall risk assessment is that the infrastructure project is relatively uncomplicated, and there is therefore a forecast of 8 % of infrastructure costs to unforeseen expenditures. The economic risks are assessed to be small in connection with the infrastructure of the accessibility measures, as they use common infrastructure methods. There is a time-related risk, as a part of the Triangle route is on an internal road area, owned by a private owner. Operations on the private area will therefore have to be coordinated with the private owner. This can delay the process.

Bevillingstekniske oplysninger

The project has estimated infrastructure expenditures of a total of 9.0 million kr. in the period 2018-2020. The project is expected to start in July 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

 Rejsemål

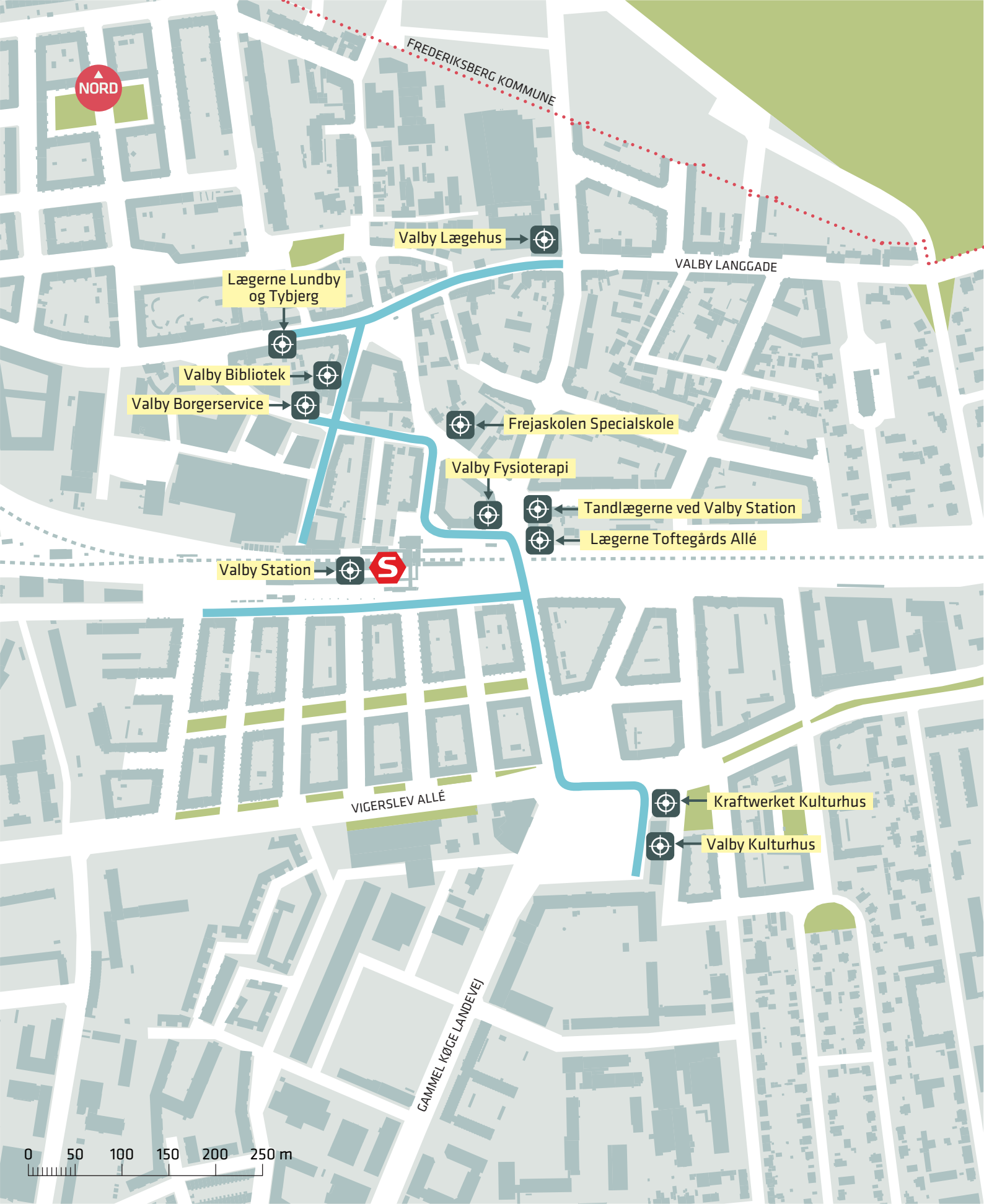
SJÆLLANDSGADERUTEN

Nørrebro


Oversigtskort

Bilag 1B





 Ruteforløb

 Rejsemål

VALBY STATION RUTEN

Valby


Oversigtskort

Bilag 1C





 Ruteforløb

 Rejsemål

LERGRAVSPARKENRUTEN

Amager Øst


Oversigtskort

Bilag 1D





 Ruteforløb

 Rejsemål

TRIANGELRUTEN

Østerbro

Oversigtskort

Bilag 1E





TMI0 Nye signaler og armaturer omkring Cityringens forpladser



Baggrund

Metroselskabet er i henhold til Lov om en Cityring forpligtet til at anlægge stationspladserne med nyt inventar, herunder trafiksignalanlæg og gadebelysning. Metroselskabet er dog udelukkende forpligtet til at nyanlægge i en afstand af 15 meter fra de underjordiske metrostationer. Den igangværende projektering viser, at Metroselskabets forpligtelse kun delvist sikrer nye trafiksignaler og belysningsarmaturer på arealer, der er tilkøbt nyanlagt i tidligere tilkøbsaftaler, samt på arealer, der alene retableres efter anlægsarbejderne. Her er Metroselskabet ikke forpligtet til at anlægge nyt, men udelukkende til at genopsætte tidligere nedtaget signal- og belysningsmateriel. Med dette budgetnotat ønskes derfor midler til, at signalanlæg i tilknytning til alle 14 nye metrostationer kan etableres efter nutidige standarder.

Optimering af de berørte signalanlæg betyder, at der ikke umiddelbart efter ibrugtagning af metrostationerne skal udføres anlægsarbejder som følge af behov for signaloptimering. Det vil desuden sikre, at forudsætningerne for aktiv trafikledelse, i overensstemmelse med kommunens trafikledelsesplan er til stede.

Indhold

Tilkøbsønskerne på trafiksignalområdet knytter sig til tre problemstillinger:

- Signalanlæg, hvor Metroselskabet er forpligtet til at nyanlægge dele af signalet, og hvor der vil komme til at være forældet signalmateriel i den øvrige del af krydset: Rådhuspladsen (to signalanlæg), Sønder Boulevard (et signalanlæg), Østerport (to signalanlæg)
- Signalanlæg, hvor Københavns Kommune har tilkøbt nyanlæg af gadeareal ("Arealtilkøb"), hvor dele af signalanlæggene er gamle: Trianglen (et signalanlæg), P.H. Plads (et signalanlæg)
- Signalanlæg af ældre dato beliggende i arealer, der retableres af Metroselskabet: Rådhuspladsen (to anlæg), Gammel Strand (et signalanlæg), Kongens Nytorv (to signalanlæg)

Overordnede målsætninger og effekter

Effekten er optimal trafikafvikling ved metrostationerne fra åbningen af Cityringen i sommeren 2019. Ved at udskifte armaturerne opnås lavere energiforbrug, samme levetid som de omgivende armaturer og mulighed for at styre belysningen sammen med den omgivende belysning.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 6,7 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,5 mio. kr. i 2018. Der skal ikke tilføres afledte driftsudgifter, da budgetønsket vedrører allerede eksisterende trafiksignaler og belysningsarmaturer. Projektet forventes ibrugtaget løbende og senest 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	I alt
Tilkøb af trafiksignalanlæg	Anlæg		5.000			5.000
Tilkøb af belysningsarmaturer	Anlæg		540			540
Udgifter i alt			5.540			5.540

Risikovurdering

Anlægsprojektet gennemføres som et tilkøb i lighed med de øvrige tilkøb i forbindelse med Cityringen. Dette indebærer, at Metroselskabet dækker eventuelle uforudsete udgifter. Da udbudsmarkedet i anlægsåret ikke er kendt på tidspunktet for indgåelse af tilkøbsaftalen, er anlægsomkostningen tillagt et risikotillæg på 15 %. Viser anlægsomkostningen sig at være dyrere på anlægstidspunktet end ved aftalens indgåelse betaler Metroselskabet meromkostningen. Modsat beholder Metroselskabet en eventuel besparelse.

Metroselskabet forestår projektering, udbud og tilsyn, og når eventuelle fejl og mangler er afhjulpnet, overdrager Metroselskabet anlæggene til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,5 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter, da alle berørte trafiksignalanlæg og belysningsarmaturer er i drift i dag.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
Tilkøb af trafiksignalanlæg		5.000			5.000	5.000*
Tilkøb af belysningsarmaturer		540			540	540*
Anlægsudgifter i alt		5.540			5.540	5.540*

Tabel 3 - Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende og senest 1. juli 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da trafiksignalerne og belysningsarmaturer er del af metroforpladsprojektet, som tidligere er godkendt af udvalget.

Bydel og adresse

Tilkøbet vedrører 12 anlæg på seks metroforpladser og en skakt på Sønder Boulevard beliggende i nedennævnte bydele

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

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med projekteringen af Cityringens forpladser har Borgerrepræsentationen besluttet tre tilkøb. I 2009 blev der tilkøbt ændring af de underjordiske stationer herunder trappeplaceringer m.v. for 56,0 mio. kr. ("Metrotilkøb"). I 2012 blev der gennemført tilkøb af nyanlæg af arealer omkring metrostationerne for 52,0 mio. kr. ("Arealtilkøb"), således at stationsforpladserne kan nyanlægges i de berørte byrums fulde udstrækning. I 2015 blev der gennemført "kvalitetstilkøb" for 31,0 mio. kr. heraf 10,0 mio. kr. til opstilling af toiletter.

Bilag 1

Lokaliteter:

- **Steder med Helios armaturer:**
Her genopsættes den eksisterende mast, men armaturer udskiftes til Helios med LED: Gammel Strand (ca. 7 stk.), Kongens Nytorv (ca. 5 stk.)
- **Steder med wirehængte Københavnerlamper med HNa:**
Her udskiftes i tråd med kviksølvudskiftningen og fornyelsesprojektet til Thor med LED og Københavner LED: Østerport (ca. 28 stk), P.H. Plads (ca. 4 stik.), Skjolds Plads (ca. 8 stk.), Nørrebro st. (ca. 8 stk.), Nuuks Plads (ca. 5 stk.), Enghave Plads (ca. 13 stk.)
- **Steder med særlige løsninger:**
Rådhuspladsen og Marmorkirken er der speciallavede Helios og gamle gaslygter. Disse armaturer er blevet indlemmet i fornyelsesprojektet og har fået retrofit lyskilde implementeret af Citelum. Disse indgår derfor ikke i dette budgetnotat.



TM I I Trafikplan for den sydvestlige del af Indre by



Baggrund

Der er i øjeblikket en række omfattende anlægsprojekter i gang i Indre by, blandt andet omkring Rådhuspladsen, Hovedbanegården, Tivoli og Postterminalen. Hertil kommer muligvis en ændring af adgangsmulighederne til Middelalderbyen. Dette har indflydelse på trafikafviklingen i området og skaber et behov for fremadrettet at se på trafikken i området i sammenhæng.

Indhold

Med dette budgetnotat ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen midler til at udarbejde en trafikplan for at sikre sammenhængende trafikale løsninger i den sydvestlige del af Indre by, jf. ovenstående kort. Trafikplanen skal danne en samlet trafikal ramme ved omdannelsen af områderne og vurdere muligheder for understøttende trafikale indsatser, eksempelvis fremkommelighedstiltag samt omlægning af trafik og busruter. Planens indsatser skal rumme løsninger for såvel gang, bil, cykel og kollektive trafik. Desuden skal mulige forbedringer af byrum, byliv og trafiksikkerheden tænkes ind, ligesom vurdering af parkeringsforhold for turistbusser, cykler og biler vil indgå i planen.

Planen fokuserer omkring den sydvestlige del af Indre By, men vil også forholde sig til nært beliggende områder, som for eksempel Middelalderbyen. Ved udarbejdelse af planen inddrages eksisterende analyser, som for eksempel analyser af de trafikale og byrumsmæssige konsekvenser ved en lukning af Vester Voldgade for biltrafik, og analyser der er udarbejdet i forbindelse med de store anlægsprojekter i området. Der suppleres med nye analyser og modelberegninger. Trafikplanen vil indeholde en række scenarier inklusiv forslag til fysiske udformninger og overslag på økonomi. Løsningerne i scenarierne tager

udgangspunkt i retningslinjerne for Trafikzone Indre By i Kommuneplan 2015. I trafikzonen skal ophold, byliv og de bløde trafikanter have høj prioritet.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetønsket er at skabe en overordnet plan for den trafikale sammenhæng og samtidig vurdere kommende anlægsprojekters påvirkning af trafikken i områderne. Udarbejdelsen af trafikplanen vil tage udgangspunkt i målene fra Kommuneplan 2015 om, at antallet af kørte personture i byen fordeles med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil, og at mindst tre fjerdedele af væksten i antal personture sker inden for gang, cykling og den kollektive trafik.

Med en overordnet trafikplan kan Teknik- og Miljøforvaltningen skabe et samlet overblik over de trafikale konsekvenser ved de mange bygge- og anlægsprojekter, som hver især medfører nye etagemeter, et øget behov for parkering, ændret behov for betjening med kollektiv trafik, nye gang- og cykelture og ændrede trafikale ruter for den øvrige vejtrafik. Planen kan hermed være med til at sikre sammenhæng, og undgå, at der utilsigtet flyttes gener og problemer rundt i området eller ud til andre bydele.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2018-2019. Udgifterne dækker eksternt rådgivning, dialogproces med interessenter samt projektledelse. Projektet forventes afsluttet i april 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
Trafikplan	Anlæg		2.000	500			2.500
Udgifter i alt			2.000	500			2.500

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at udarbejdelsen af selve trafikplanen er ukompliceret. Der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2018-2019. Projektet forventes afsluttet april 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift							
- Projektering		2.000	500			2.500	2.500*
Anlægsudgifter i alt		2.000	500			2.500	2.500*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og afsluttet i april 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, men delprojekter har været forelagt Teknik- og Miljøudvalget separat. Udarbejdelsen af trafikplanen 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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM12 Nørrebro Stationsområde - Basargrunden



Baggrund

Når Metro Cityringen åbner i 2019, bliver Nørrebro Station et af de største kollektive trafikknudepunkter i hovedstadsområdet. Basargrunden benyttes i dag som byggeplads for metrobyggeriet, men når metrobyggeriet står færdigt, vil stedet stå ubenyttet. Formålet med dette budgetforslag er derfor at sikre finansiering til et nyt byrum, så anlægsarbejdet kan påbegyndes, hurtigst muligt efter, at metroselskabet rømmer Basargrunden i foråret 2019.

Indhold

Med dette budgetnotat søges der midler til et helt nyt centralt, grønt og fleksibelt byrum på Basargrunden samt på de nedlagte vejarealer ved Mimersgade og under højbanen med rum til blandt andet markeder. Byrummet skal også tilgodese hverdagslivet med behov for dagligt ophold, herunder mulighed for café- og handelsliv ved Føtex. Derudover er der et stort behov for mere cykelparkering, og for at øge tryghed og tilgængelighed i området blandt andet gennem belysning og gode forbindelser til omgivelserne.

Byrummet indgår ikke i skybrudsplanen. Men da der er tale om et relativt stort areal, er det oplagt at arbejde med grønne løsninger og terrænformer for at håndtere vand i området i sammenhæng med de nærliggende byrum.

I Idéoplæg for byrummet omkring Nørrebro Station, som Borgerrepræsentationen godkendte den 20. august 2015, indgår Basargrunden og omgivende nedlagte vejarealer som et centralt nyt og grønt byrum for området. Idéoplægget er udarbejdet i tæt dialog med lokalområdets borgere og interessenter. Der er endvidere udarbejdet en udbygningsaftale om medfinansiering på 1,0 mio. kr. fra en privat bygherre til et nyt torv på Basargrunden.

Budgetnotatet omhandler to scenarier for udvikling af et nyt byrum på Basargrunden samt på de nedlagte vejarealer ved Mimersgade og under højbanen, når metrobyggeriet står færdigt.

Scenarie 1: Standardløsning (17,7 mio. kr.)

Scenariet indeholder etablering af et nyt byrum med standardbelægning (fx betonfliser, asfalt eller lignende), standardbelysning og -byinventar, herunder blandt andet cykelstativer og bænke samt enkeltstående træer og/eller anden beplantning. Belægningsmaterialer, antallet af træer, siddemuligheder og cykelparkeringspladser med videre er afhængig af økonomi, nærhed til ledninger samt hensyn til byrummets samlede funktionalitet, herunder behov for at etablere et fleksibelt byrum, som skal rumme mange behov og mennesker.

Scenarie 2: Løsning med udgangspunkt i Ideoplæg (30,0 mio. kr.)

Scenariet er i tråd med ideoplægget for byrummet omkring Nørrebro Station, og vil tilføre byrummet flere træer og andre grønne løsninger, blandt andet som en del af regnvandshåndtering af byrummet. Herudover indeholder løsningen blandt andet en multianvendelig og landskabelig udformning af byrummet, med opholds- og aktivitetsmuligheder samt integreret cykelparkering. I udformningen af torvet indgår også tryghedsskabende belysning. Løsningen vil blandt andet betyde, at byrummet vil fremstå grønt og gennem landskabelig udformning af terræn have en høj grad af fleksibilitet i anvendelsen samtidig med, at der er mulighed for hel eller delvis overdækning af cykelparkering. Desuden indgår ny vejbelægning og signalregulering med videre på Borgmestervangen langs torvets østside, så hele byrummet vil fremstå nyrenoveret.

Overordnede målsætninger og effekter

Et nyt torv på Basargrunden vil skabe nye varierede opholdsmuligheder, bedre betingelser for omstigning, bedre forbindelser og mere cykelparkering. Desuden vil ny beplantning skabe et grønnere område omkring Nørrebro Station. Dette understøtter blandt andet målsætningerne fra Fællesskab København om verdens bedste cykelby, mere bynatur og en bedre hverdag i byrummet. Herudover vil et nyt torv og ny beplantning give Bispebjerg og Nørrebro et fælles bydelstorv og øge det grønne lokalt omkring stationen. Især den berørte del af Bispebjerg mangler grønne mødesteder, og Nørrebro er den bydel i København, hvor der er færrest antal kvadratmeter grønt pr. indbygger.

Projektet vil i scenarie 1 medføre en beskæftigelseseffekt på cirka 20,9 årsværk, mens scenarie 2 vil medføre en beskæftigelseseffekt på cirka 35,3 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2021 og 1,8 mio. kr. fra 2022 og frem.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 30,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter på 0,75 mio. kr. i 2021 og 3,0 mio. kr. årligt fra 2022 og frem.

En privat bygherre finansierer 1,0 mio. kr. i begge scenarier. Scenarie 1 forventes ibrugtaget i juni 2021 og scenarie 2 forventes ibrugtaget i oktober 2021.

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 1: Standardløsning	Anlæg		1.108	1.330	10.823	4.461	17.722
Scenarie 2: Løsning med udgangspunkt i Ideoplæg	Anlæg		1.874	2.249	17.742	11.118	29.983
Afledt drift scenarie 1	Service					1.050	1.050
Afledt drift scenarie 2	Service					750	750
Udgifter i alt			2.982	3.579	28.565	17.379	52.505

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 i begge scenarier er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. For begge scenarier skyldes det blandt andet, at der kan være miljømæssige forhold, som for eksempel forurenede jord eller skjulte konstruktioner (blandt andet fundamenter fra den tidligere basarbebyggeri), der kan betyde ekstraudgifter. Desuden er tidspunktet for igangsættelse og ibrugtagning behæftet med usikkerhed, da projektet skal udvikles og detailprojekteres i dialog med borgere og interessenter samt koordineres med afslutning af metrobyggeriet, herunder rømning af byggepladsen og etablering af permanent busgade under højbanen. Ved valg af scenarie 1 må der forventes yderligere borgerdialog, da standardløsningen ikke er en del af idéoplægget, som borgerne har deltaget i.

Bevillingstekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1: Standardløsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 17,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2021 og 1,8 mio. kr. fra 2022 og frem. De afledte driftsudgifter skyldes, at der er tale om en ny plads på arealer, hvor der i dag er byggeplads for metroen og nedlagte vejarealer, som følge af den midlertidige busgade under højbanen. Der forventes mange mennesker, høj udnyttelse og et deraf følgende stort slid på grund af beliggenheden ved S-togsstation, Metro, mv. Midlerne skal blandt andet gå til renhold, vinterrenhold, drift og vedligehold af belægninger, belysning, beplantning og øvrigt byrumsinventar.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter: Scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		1.108	1.330	1.330	664	4.432	4.432*
- Udførelse				9.493	3.797	13.290	
Anlægsudgifter i alt		1.108	1.330	10.823	4.461	17.722	4.432*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift					1.050	1.050	
Afledte serviceudgifter i alt					1.050	1.050	

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. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2020 og ibrugtaget i juni 2021.

Tabel 3 - Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2021

Scenarie 2: Løsning med udgangspunkt i Ideoplæg

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 30,0 mio. kr. i perioden 2018-2021 (Københavns Kommunes andel). Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter på 0,8 mio. kr. i 2021 og 3,0 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. De afledte driftsudgifter skyldes, at der er tale om en ny plads på arealer, hvor der i dag er byggeplads for metroen og nedlagte vejarealer, som følge af den midlertidige busgade under højbanen. Der forventes mange mennesker, høj udnyttelse og et deraf følgende stort slid på grund af beliggenheden ved S-togsstation, Metro, mv. Midlerne skal blandt andet gå til renhold, vinterrenhold, drift og vedligehold af belægninger, belysning, beplantning og øvrigt byrumsinventar.

Tabel 4 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter: Scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		1.874	2.249	2.249	1.124	7.469	4.000*
- Udførelse				12.493	9.994	22.487	
Anlægsudgifter i alt		1.874	2.249	14.742	11.118	29.983	4.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift					750	750	
Afledte serviceudgifter i alt					750	750	

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.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2020 og ibrugtaget i oktober 2021.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2021

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Basargrunden, Nørrebro Stationsområde

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

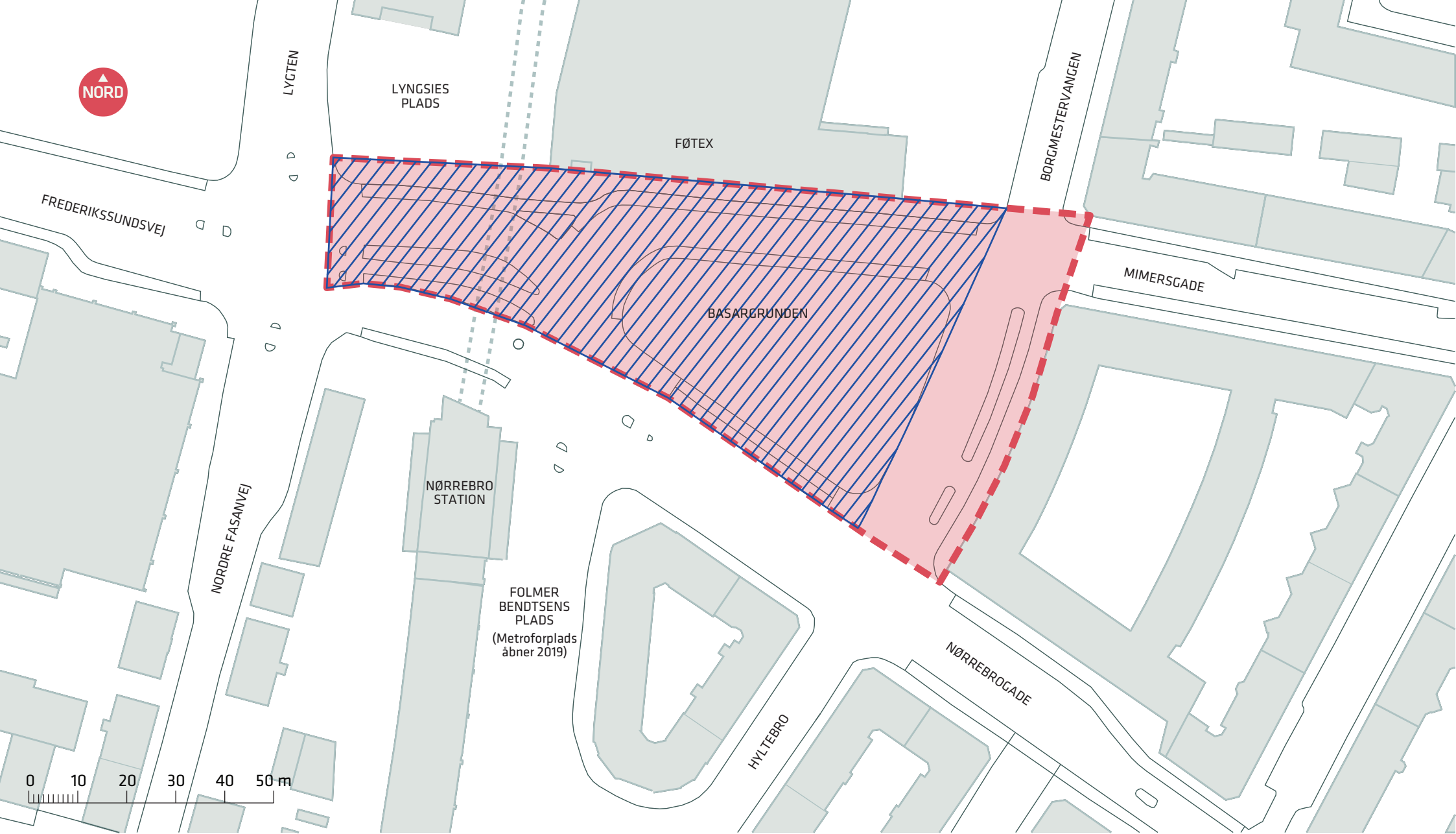
Henvisninger

Idéoplæg for byrum omkring Nørrebro Station, Borgerrepræsentationens møde den 20. august 2015: <https://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/20082015/edoc-agenda/aa18fe2c-5b5e-41b2-b1c5-ed5b51d941ec/351f8565-ee92-44d4-b91b-0f5813e866ca>

Bilag

Bilag 1: Projektafgrænsning scenarie 1 og 2 for Nørrebro Stationsområde - Basargrunden.

Bilag 2: Skitse fra Idéoplæg til byrummet omkring Nørrebro Stationsområde – Basargrunden.



 Scenarie 1, Minimumsløsning

 Scenarie 2, Tilkøb af bynatur, integreret cykelparkering m.m.

NØRREBRO STATIONSOMRÅDE - BASARGRUNDEN

Basargrunden

Projektafgrænsning

Bilag 1





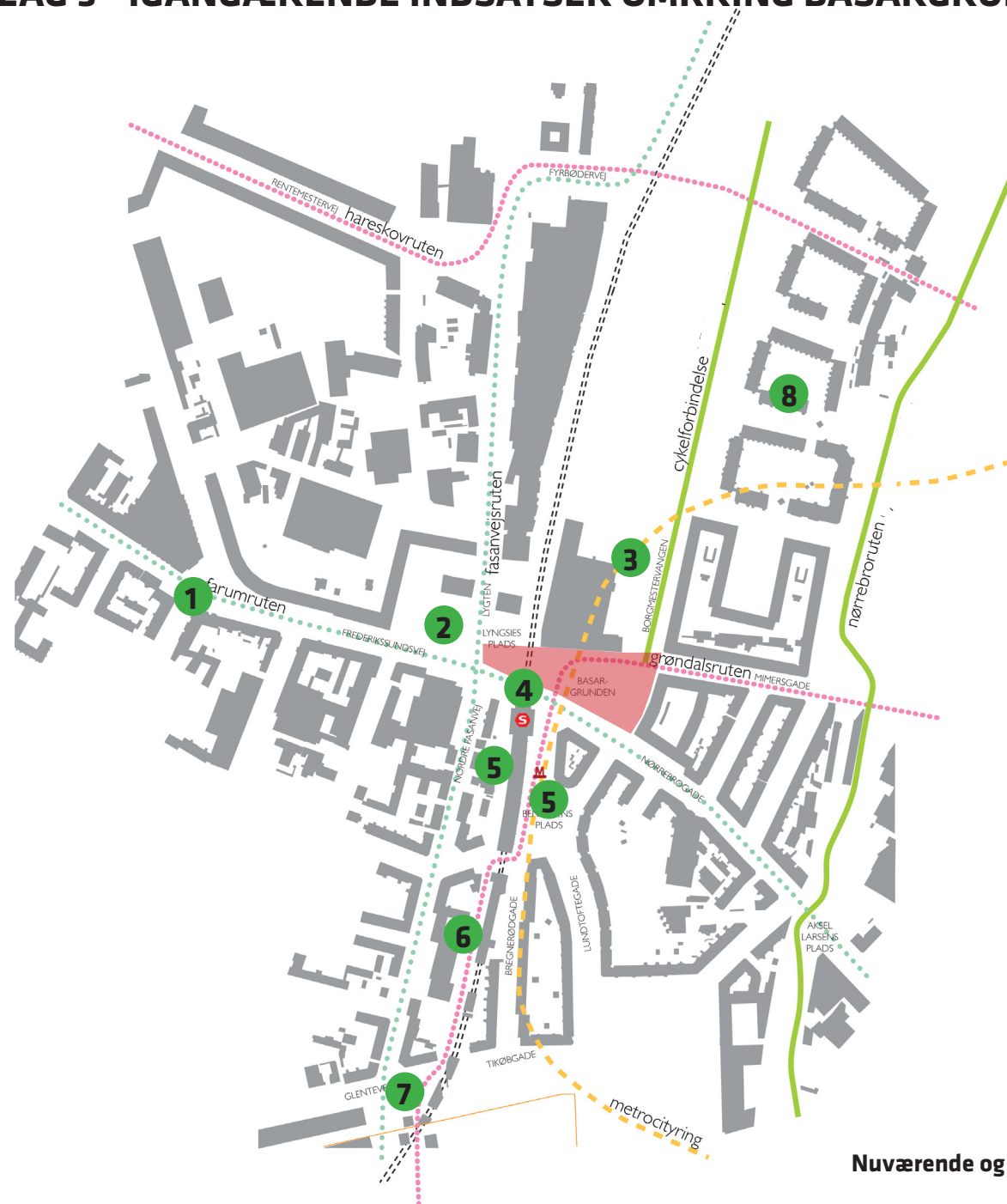
BILAG 2

Nørrebro Stationsområde - Basargrunden.

Illustration fra:

Idéoplæg til byrum omkring Nørrebro Station 2015

BILAG 3 - IGANGGÆRENDE INDSATSER OMKRING BASARGRUNDEN OG NØRREBRO STATION

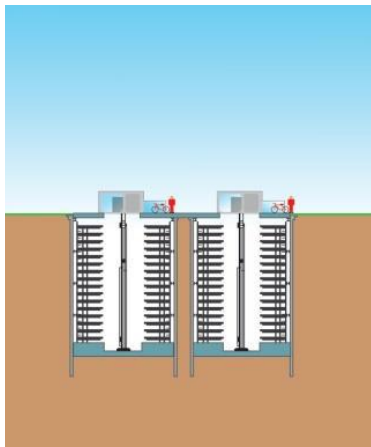


- Basargrunden.**
Byggeplads for Metro
- 1 Frederikssundsvej**
Letbaneudredning
- 2 Skodagrunden**
Midlertidigt Madmekka 'Verdenshjørnet'.
Arkitektkonkurrence om Kampsportens Hus
- 3 Borgmestervangen**
Opførelse af byggeriet Uptown
- 4 Under højbanen**
Permanent busgade (koordineres til omlægning af Basargrunden)
- 5 Folmer Bentsens Plads mm**
Metroforplads
- 6 Langs Højbanen**
Midlertidigt projekt 'Linjen'
- 7 Glentehaven**
Skybrudssikring og fornyelse af byrummet
- 8 Mjølnerparken**
Boligsocial helhedsplan

Nuværende og planlagte grønne cykelruter, forbindelser og supercykelstier.



TM13 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 pladsmæssige 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 25,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 10,8 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.

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	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 bevågenhed. Det er forvaltningens vurdering, at et anlæg i konstruktion under jorden vil være lokalplanpligtig, 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.



TM15 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 14, 1 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>

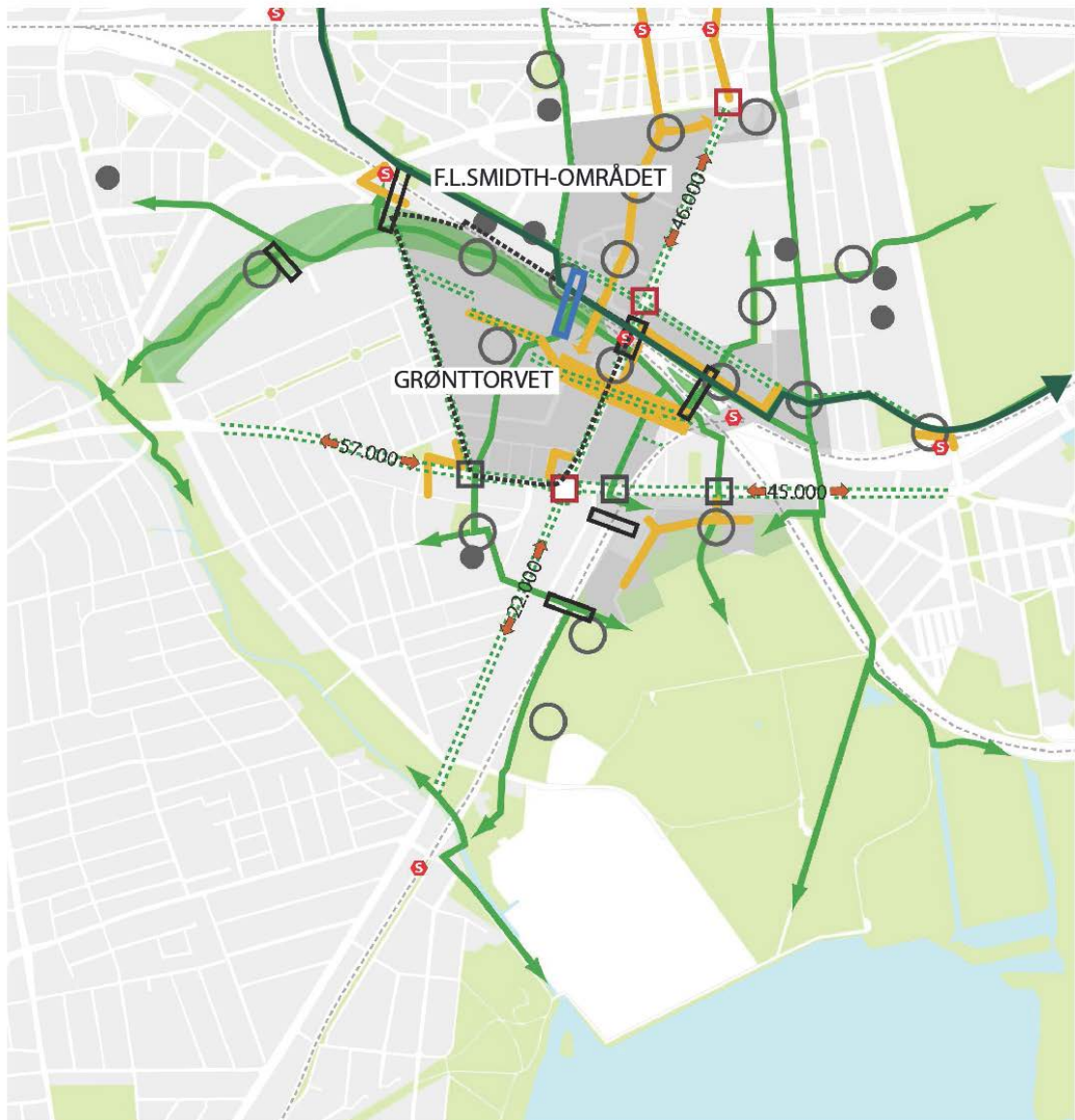
F. L. Smidth II, Lokalplan nr. 391 med tillæg nr. 2

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

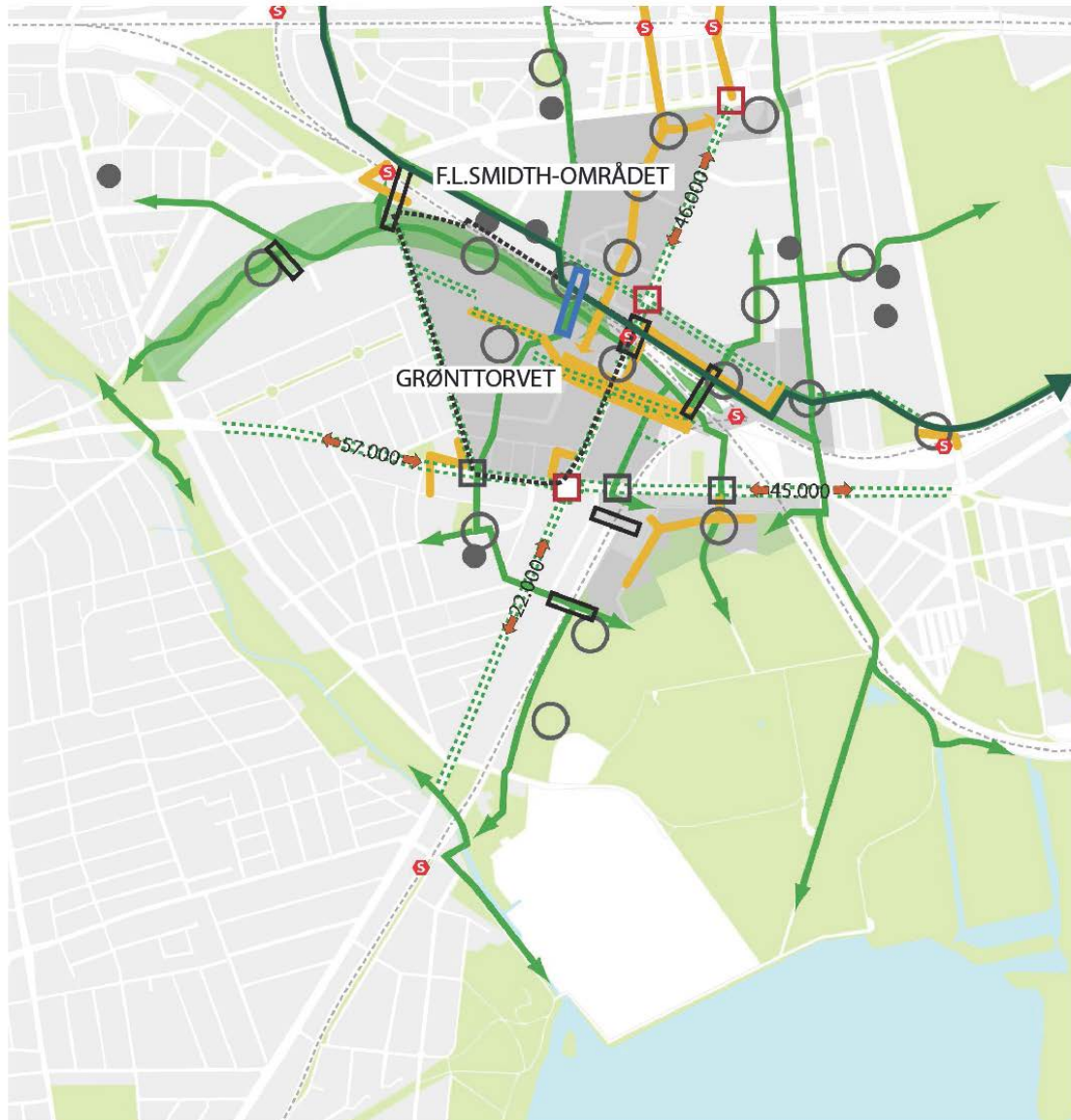
Bilag

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



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



- | | | |
|---|--|---|
|  Planer for omdannelse i sydlige Vally |  Grønne gaderum giver karakter langs trafikårer og streg |  45.000 Fremtidig trafik (ADT) |
|  Fodgængerstreg med selvenser af pladseropholds- og aktivitetsområder samt evt. handel og kultur |  Ny principiel grøn kile der forbinder til Vigerlevparken |  Signalreguleret kryds |
|  Grønne cykelruter |  Eksisterende parker og grønne områder |  Stationsadgang |
|  Hovedforbindelser for fodgængere og cyklister |  Grænse for lokalplan "Grønttorvsområdet" |  Fremtidig signalreguleret kryds |
|  Vigtige ny broer /tunneler på tværs af jernbaner |  Forbindelse mellem Grønttorvet og F.L.Smidth-området | |
|  Skoler | | |
|  Aktivitet / mødested | | |

TM16 Bedre forhold for cyklister (cover)



Baggrund

Københavns Kommune er 9 procentpoint fra at nå målet i Fællesskab København om, at 50 % af turene til og fra arbejde og uddannelse i København foregår på cykel i 2025, så selvom cykeltrafikken over Sø- og Havnensnittet for første gang er højere end biltrafikken i 2016, er der fortsat brug for en bredspektret indsats for at nå målsætningerne på cykelområdet i hhv. Kommuneplan 2015, Fællesskab København, Kbh Klimaplan 2025 og Københavns Cykelstrategi 2011-2025. I Cykelredegørelse 2016 estimerede Teknik- og Miljøforvaltningen det fremtidige investeringsniveau for at nå de politiske målsætninger på cykelområdet til at være 160-260 mio. kr. årligt frem mod 2025.

I Cykelredegørelse 2017, der blev behandlet af Teknik- og Miljøudvalget den 22. maj 2017, er der udpeget 23 initiativer fordelt på fire temaer, der vil være relevante at igangsætte med Budget 2018, jf. behov om øget investeringsniveau. Initiativerne er udvalgt på baggrund af de aktuelle udfordringer samt vurderinger af potentialer for at fastholde og overflytte flere til cykel. De fire budgetnotater indeholder samlet en beskrivelse af 15 ud af redegørelsens 23 initiativer, fordelt på de fire temaer. De øvrige otte initiativer indgår som selvstændige budgetnotater og vil derfor ikke blive uddybet i disse budgetnotater. Det fremgår af nedenstående oversigt samt de fire budgetnotater, hvilke initiativer der er beskrevet i selvstændige budgetnotater.

TM16 a, Udmøntning af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 (Tema 1)

Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, som er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 30. marts 2017, foreslås udmøntet med fokus på øget tryghed og sikkerhed særligt for børn og unge, initiativer med synergi i forhold til øvrige anlægsindsatser samt yderligere udbygning af Supercykelstier på tværs af kommunegrænsen.

TM16 b, Cykeltiltag som følge af byudvikling (Tema 2)

Hvis cykelandelen skal øges i takt med, at København udbygges, skal cykelinfrastrukturen i byudviklingsområderne fremtidssikres og kobles til den eksisterende by.

TM16 c, Cykelparkering ved trafikknudepunkter (Tema 3)

Opgradering af muligheder for cykelparkering 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.

TM16 d, Øvrige tiltag til maksimering af samfundsøkonomisk gevinst (Tema 4)

Ved at øge brugen af den eksisterende cykelinfrastruktur kan den samfundsøkonomiske gevinst ved tidligere investeringer maksimeres. Særligt hvis indsatsen målrettes de ture, der samfundsøkonomisk set er mest omkostningstunge, såsom fysisk inaktive borgere med bil, myldretidsture på trængselsbelastede strækninger samt varetransport i tæt bebyggede bymiljøer.

Anlægsudgifter

Tema/Initiativ	Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)
<i>Tema 1: Opfølgning på Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025</i>	
1.1. Nye cykelstier på steder med børn og unge	43.000
1.2. Øvrige nye cykelstier	14.100
1.3. Udvidelse af cykelstier	8.500
1.4. Signalregulerede kryds	11.000
1.5. Supercykelstier (Københavns Kommunes egenfinansiering)	15.000
1.6. Grønne Cykelruter	15.500
1.7. Renovering af Elmegade (Selvstændigt budgetnotat TM38)	
1.8. Damhusdæmningen (Selvstændigt budgetnotat TM19)	
1.9. Tilkøb til opgradering af cykelforhold ifm. vejgenopretning (Selvstændigt budgetnotat TM38)	
1.10. Pulje til optimering af cykelforhold ifm. klimatilpasning	10.000
Anlægsudgifter i alt, tema 1	117.100
<i>Tema 2: Cykeltiltag som følge af byudvikling</i>	
2.1. Nye cykelstier i forbindelse med byudvikling	8.900
2.2. Foranalyse af cykel- og gangforbindelser	3.000
2.3. Midlertidige forbedringer af cykelforhold som følge af borgerinput	1.200
Anlægsudgifter i alt, tema 2	13.100
<i>Tema 3: Cykelparkering ved trafikknudepunkter</i>	
3.1. Cykelparkering ved Reventlowsgade i samarbejde med DSB	9.000
3.2. Forbedringer på øvrige stationer i samarbejde med DSB	10.000
3.3. Cykelparkering i konstruktion i Indre By (selvstændigt budgetnotat TM13)	
3.4. Opskalering af prototyper for cykelstativer	3.000
3.5. Lille Kongensgade, scenarie 1	20.700
3.5. Lille Kongensgade, scenarie 2	13.500
Anlægsudgifter i alt, tema 3	35.500-42.700
<i>Tema 4: Øvrige tiltag til maksimering af samfundsøkonomisk gevinst</i>	
4.1. Øget brug af el- og ladcykler	3.300
4.2. Investeringseffektive mindre tiltag	4.000
4.3. Intelligent trafikinformation (selvstændigt budgetnotat TM18)	
4.4. Signaloptimering for cyklister (selvstændigt budgetnotat TM18)	
4.5. Intelligent belysning, trafikikkerhed (selvstændigt budgetnotat TM18)	
Anlægsudgifter i alt, tema 4	7.300
Anlægsudgifter i alt	173-180.200



TMI6 a: Bedre forhold for cyklister – uddybning af initiativer under Tema I ”Udmøntning af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025”



Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, som er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 30. marts 2017, udmøntes med fokus på øget tryghed og sikkerhed særligt for børn og unge, samt yderligere udbygning af Supercykelstier på tværs af kommunegrænsen.

1.1. Nye cykelstier på steder med børn og unge

Indhold

Som særligt fokus for den første udmøntning af Cykelstiprioriteringsplanen 2017-2025 er der udvalgt en række strækninger, hvor børn og unges sikkerhed og tryghed i trafikken kan forbedres via anlæg af cykelstier. Initiativerne skal dels sikre, at børn og unge ikke kommer til skade i trafikken, dels at de får bedst mulige betingelser for at færdes til fods og på cykel, sådan at de allerede som børn får sunde transportvaner, de kan føre med sig videre som voksne. Antallet af alvorligt tilskadede cyklister har været nogenlunde uændret de sidste to år og falder ikke som ønsket i forbindelse med de politiske målsætninger i Cykelstrategien og Trafiksikkerhedsplanen. Blandt børn og unge er det især gruppen på 12-18 år, som kommer til skade, og ulykkerne sker hovedsageligt om eftermiddagen i forbindelse med fritidsaktiviteter. Erfaringsmæssigt stiger antallet af cyklister ved anlæg af cykelsti med 15-20 %, ligesom sikkerheden og trygheden stiger.

1.1.1. Nordre Frihavnsgade

Se selvstændigt budgetnotat ”TM47 Nordre Frihavnsgade som sikker skolevej”.

1.1.2. Strandlodsvej (19,4 mio. kr. i anlæg)

Det foreslås, at der etableres ny cykelsti, og at fortov omlægges i begge sider mellem Øresundsvej og Uplandsgade/Prags Boulevard.

Strækningen er i dag uheldsbelastet, og cykelstier på strækningen var et af de mest efterspurgte tiltag i forbindelse med borgerinddragelsesprocessen ved Cykelstiprioriteringsplanen. Endvidere har Københavns Kommune netop erhvervet grunden Holmbladsgade 113 til anlæg af en ny skole til lokalområdet, hvilket skærper behovet for at fremtidssikre cykelforholdene i området.

Som en del af udbygningsaftalerne for lokalplan nr. 449 ”Strandlodsvej” samt lokalplan nr. 503 ”Lergravsvej” skal der etableres cykelsti og renoveres fortov på ca. 500 meter i

østsiden af Strandlodsvej mellem Øresundsvej og stien ved Lergravsvej, og mellem Lergravsvej og til Jenagade.

Med finansiering af initiativet i 2018 bliver det muligt at etablere cykelsti og fortov på den resterende del af Strandlodsvej samtidig med eller relativt kort tid efter, at de private bygherrer forventes at etablere cykelstier og fortov. Derudover er Strandlodsvej moden til vejrenovering, og etablering af ny cykelsti og fortov vil således kunne blive samtænkt med en vejrenovering, hvilket vil give økonomiske og anlægsmæssige gevinster. Endelig er der synergi med ”Træprioriteringsplan 2017-2019”.

Som resultat af både udbygningsaftalerne og de her foreslåede cykelstier og nye fortov, vil der skulle nedlægges op til 105 bilparkeringspladser ud af i alt 171 på strækningen. Dette som følge af at der etableres cykelstier i begge sider af vejen og beplantning i den ene side. Pladserne er uden for parkeringszonerne, så derfor er der ikke provenutab. Parkeringstællinger viser under 60 % belægning om natten og 60-80 % belægning i dagtimerne. Ved nybyggeri i området etableres parkering i eller ved byggeriet.

Tabel 1 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat juli 2019 og ibrugtaget juli 2020.

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

Risikovurdering

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

I forhold til cykelstien på Strandlodsvej er der planlagt en krydsombygning ved Lergravsvej/Strandlodsvej som en del af Sikre Skoleveje bevillingen fra overførselssagen 2015-2016. Der er endvidere en mindre risiko for utilstrækkelig kantstenshøjde mellem fortov og kørebane, som eventuelt vil fordyre projektet i tilfælde af yderligere behov for ændret vejprofil.

1.1.3. Raffinaderivej (9,0 mio. kr. i anlæg)

Anlæg af dobbeltrettet sti fra Prags Boulevard til Klubhuset er bevilget (Budget 2015). Initiativet her omfatter den resterende del af Raffinaderivej, dvs. anlæg af 600 m dobbeltrettet cykelsti mellem boldklubbens hus og Kløvermarksvej. Der er et stort lokalt ønske om mere sikre cykelforhold for de mange børn, der blandt andet færdes til idrætsfaciliteterne. Strækningen er også en del af den Grønne Cykelrute Refshaleruten.

Tabel 2 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2019 og ibrugtaget august 2020.

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Vurderingen er baseret på, at der ligger et stort HOFOR bygværk på grunden, hvis omfang er ukendt, ligesom Kløvermarken, der støder op til Raffinaderivej, er fredet.

1.1.4. Ørestadsruten (7,6 mio. kr. i anlæg)

Ørestadsruten udgør i dag en Grøn Cykelrute igennem Ørestaden fra Njalsgade i nord til Otto Baches Vej i Ørestad i syd. For at skabe et sammenhængende trygt og højklasset forløb på hele strækningen udestår dog især tre missing links eller problematiske steder. Med udbedring af disse og andre mindre indsatser øges kvaliteten af ruten markant til gavn for de mange tilflyttere, nye arbejdspladser og besøgende eksempelvis til Royal Arena. Initiativet omfatter hovedsageligt anlæg af 200 meter cykelsti, forbedret krydsning ved Vejlands Allé samt justeringer ved Ørestads Skole, der vil sikre en sammenhængende og tryk forbindelse.

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2019 og ibrugtaget januar 2020.

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

Risikovurdering

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

1.1.5. Forstærkede cykelbaner og fremførte cykelstier (5,0 mio. kr. i anlæg)

Manglende cykelsti op til kryds og ved busstop er en særlig udfordring for børn og unges tryghed på cykel. Det foreslås at fremføre cykelstier i kryds samt etablere cykelstier i stedet for cykelbaner ud for busstoppesteder på i alt 15-20 steder med mange børn og unge. Løsningerne skal implementeres i nøje udvalgte kryds og strækninger, hvor forvaltningen vurderer, at det vil være til gavn for sikkerhed og tryghed. Alt efter løsningerne i krydsene, kan det påvirke trafikafviklingen generelt. Det kan medføre, at servicemålene i Trafikledelsesplanen i mindre grad påvirkes positivt eller negativt. Eventuelle parkeringskonsekvenser vil blive præciseret i forbindelse med udvælgelsen af de konkrete kryds.

Tabel 4 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2019 og ibrugtaget december 2019.

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet med forstærkede cykelbaner og fremførte cykelstier er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

1.1.6. Indsatsplan for at sikre børn og unges transport til skole- og fritidsaktiviteter (2,0 mio. kr. i anlæg)

Byudvikling, nye skoledistrikter samt transport i forbindelse med fritidsaktiviteter har stor betydning for børns trafiksikkerhed og mobilitetsvaner. På baggrund af en bydækkende screening af trafiksikkerhedsforhold omkring nuværende og kommende skoler og institutioner, vil forvaltningen udpege og prioritere konkrete initiativer (herunder hastighedsdæmpning, midterheller, cykelstier på mindre veje, informationsmateriale mv.). Screeningen sammenholdes desuden med nye tal for skolebørns transportvaner, som

kortlægges medio 2017, med henblik på at prioritere indsatsen omkring skoler med lav cykel- og gangandel.

Tabel 5 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget juli 2019.

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

Risikovurdering

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 43,0 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,13 mio. kr. i 2019, 0,33 mio. kr. i 2020 og 0,42 mio. kr. i 2021 og frem.

Tabel 6 – 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
1.1. Nye cykelstier på steder med børn og unge	Anlæg	50	6.500	25.050	11.400		43.000
Afledt drift til nye cykelstier på steder med børn og unge	Service			130	330	420	880
Udgifter i alt		50	6.500	25.180	11.730	420	43.880

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 51,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Det forventes, at der ved udførelse af opgaven 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. Initiativ 1.1. forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Digitalisering 3D (0,1 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum for initiativ 1.1. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Bevillingstekniske oplysninger, Initiativ 1.1

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 43,0 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,13 mio. kr. i 2019, 0,33 mio. kr. i 2020 og 0,42 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der nedlægges endvidere op til 105 parkeringspladser uden for parkeringszonen, hvilket ikke har økonomisk betydning for projektet i form af provenutab. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til august 2020.

Tabel 7, Initiativ 1.1 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
1.1.2 Strandlodsvej							
- Projektering		2.000	1.500	500		4.000	*2.000
- Udførelse			7.000	8.400		15.400	
1.1.3. Raffinaderivej							
- Projektering		1.000	1.000			2.000	*2.000
- Udførelse			5.000	2.000		7.000	
1.1.4. Ørestadsruten							
- Projektering		1.000	500			1.500	*1.500
- Udførelse			5.600	500		6.100	
1.1.5. Forstærkede cykelbaner og fremførte cykelstier							
- Projektering	50	1.000	450			1.500	*1.500
- Udførelse			3.500			3.500	*3.500
1.1.6. Indsatsplan for at sikre børn og unges transport til skole og fritidsaktiviteter							
- Projektering		1.500	500			2.000	*2.000
Anlægsudgifter i alt	50	6.500	25.050	11.400		43.000	*12.500
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
1.1.2. Strandlodsvej							
- Vedligehold og afledt drift			30	70	160	260	
1.1.3. Raffinaderivej							
- Vedligehold og afledt drift			80	200	200	480	
1.1.4. Ørestadsruten							
- Vedligehold og afledt drift			20	60	60	140	
Afledte serviceudgifter i alt			130	330	420	880	

1.2. Øvrige nye cykelstier

Indhold

De senere års investeringer i cykelstier har medført, at tilfredsheden med mængden af cykelstier er steget. Undersøgelser viser, at en ny cykelsti i gennemsnit får antallet af cyklister til at stige med 15-20 % på den pågældende strækning. Desuden stiger den oplevede tryghed. En tredjedel af københavnere siger, at de ville cykle mere, hvis forholdene blev forbedret. Her udgør flere og bredere cykelstier de væsentligste faktorer.

1.2.1. Vesterfælledvej (5,9 mio. kr. i anlæg)

Initiativet omfatter anlæg af cirka 450 meter cykelsti, som fuldender de realiserede cykelstier på resten af vejen ved Carlsberg. Cykelstier på dette sted blev ligeledes efterspurgt af borgerne i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplanen. Frederiksberg Kommune etablerer cykelstier på Platanvej, der er Vesterfælledvejs fortsættelse ind i Frederiksberg. Alle 18 parkeringspladser på strækningen i blå zone nedlægges som følge af projektet.

Tabel 8 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2019 og ibrugtaget november 2019.

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

Risikovurdering

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

1.2.2. Gothersgade mellem Borgergade og Kronprinsessegade (2,6 mio. kr. i anlæg)

Med etablering af cirka 100 meter cykelsti på Gothersgade mellem Borgergade og Kronprinsessegade, udbedres et afgørende missing link på Supercykelstierne 'Frederikssundsruuten' og 'Farumruuten'. Strækningen er ligeledes en meget vigtig lokal cykel forbindelse i byen, hvilket er blevet yderligere skærpet efter åbningen af Inderhavnsbroen i 2016. Initiativet vil derfor have stor effekt for relativt få midler. Fem parkeringspladser nedlægges i Gothersgade, hvor belægningsgraden er under 60% om aftenen. I to sidegader nedlægges fire pladser med henblik på læssezoner, og her er belægningsgraden henholdsvis 60-80% og over 100% om aftenen. Der nedlægges således fem pladser i rød zone og fire pladser i grøn zone som følge af projektet.

Tabel 9 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2019 og ibrugtaget maj 2020.

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

Risikovurdering

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

1.2.3. Østbanegade (5,6 mio. kr. i anlæg)

Østbanegade er i dag ensrettet, men på strækningen mellem Langelinjebroen og Nordhavn Station er der en dobbeltrettet cykelsti. I forbindelse med metrobyggeriet ved Østerport Station etableres en dobbeltrettet cykelsti som en del af forpladsen. Dette stykke nye dobbeltrettede cykelsti vil kun have en funktion, såfremt den forbindes med stien ved Langelinjebroen, så det er muligt at cykle mod ensretningen på hele Østbanegade. Derfor foreslås det, at det resterende stykke dobbeltrettede sti så vidt muligt etableres i sammenhæng med, at metroforpladsen etableres ved Østerport Station. Projektet vil medføre nedlæggelse af den ene kørebane, hvilket ikke vurderes at få negative konsekvenser for afviklingen af trafikken på Østbanegade, da denne ikke længere er en del af Ring 2. Krydset ved Langelinjebroen forbedres for cykler.

Tabel 10 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2019 og ibrugtaget december 2019.

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet dobbeltrettet cykelsti på Østbanegade er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,1 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter 0,02 mio. kr. i 2019 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 11 – 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
1.2 Øvrige nye cykelstier	Anlæg	0	1.900	12.200	0	0	14.100
Afledt drift til øvrige nye cykelstier	Service	0	0	20	85	85	190
Udgifter i alt		0	1.900	12.220	85	85	14.290

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 16,9 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.

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. Initiativ 1.2. forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Digitalisering 3D (0,1 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum for initiativ 1.2. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Bevillingstekniske oplysninger, initiativ 1.2.

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,1 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2019 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,17 mio. kr. i 2018, 0,45 mio. kr. i 2019 og 0,50 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelse af 18 pladser i blå zone, 4 pladser i grøn zone og 5 pladser i rød zone. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til maj 2020.

Tabel 12, Initiativ 1.2 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
1.2.1. Vesterfælledvej							
- Projektering		700	800			1.500	1.500
- Udførelse			4.400			4.400	
1.2.2. Gothersgade							
- Projektering		400	300			700	700
- Udførelse			1.900			1.900	1.900
1.2.3. Østbanegade							
- Projektering		800	400			1.200	1.200
- Udførelse			4.400			4.400	
Anlægsudgifter i alt		1.900	12.200			14.100	5.300
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
1.2.1. Vesterfælledvej							
- Vedligehold og afledt drift			10	50	50	110	
1.2.2. Gothersgade							
- Vedligehold og afledt drift				15	15	30	
1.2.3. Østbanegade							
- Vedligehold og afledt drift			10	20	20	50	
Afledte serviceudgifter i alt			20	85	85	190	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
1.2.1. Vesterfælledvej							
- Provenutab			49	97	97	243	
1.2.2. Gothersgade							
- Provenutab		169	402	402	402	1.374	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		169	450	499	499	1.617	

1.3. Udvidelse af cykelstier

Indhold

Tilstrækkelig cykelstikapacitet er afgørende for både fremkommeligheden og trygheden for det voksende antal cyklister, der dagligt krydser byen. Eksempelvis steg trygheden på Østerbrogade næsten 20 %, da cykelstierne blev udvidet.

1.3.1. Torvegade, Børsgade og Havnegade (dispositionsforslag) (2,0 mio. kr. i anlæg)

Torvegade er den strækning, som flest borgere har peget på i forhold til behov for udvidelse af cykelstierne. Det understøttes af, at der er kapacitetsproblemer på cykelstien. Der er udarbejdet et indledende ideoplæg i Optimeringsplan KBH Cykelby 2025 (TMU 24. august 2015). Det foreslås, at der udarbejdes et dispositionsforslag, som omfatter videre tekniske undersøgelser af, hvordan der skabes størst mulig kapacitetsoptimering af gadearealet samt optimal trafikafvikling og projektøkonomi. Dette skal ske samtidig med, at der opretholdes god adgang til og fra områderne på begge sider af gaden og skabes mere sikre forhold på strækningen, som i dag er uheldsbelastet. Der er desuden et mindre skybrudsprojekt på strækningen, og et trafiksikkerhedsprojekt, der afventer afklaring af Torvegades fremtidige udformning. Der er ikke afsat midler til cykelforbedringer i genopretnings- og klimatilpasningsprojekterne.

Børsgade og Havnegade inkluderes i dispositionsforslaget, da der er behov for at sikre en samlet kapacitetsoptimering på hele Torvegadekorridoren.

Tabel 13 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget april 2018.

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet dispositionsforslag for Torvegade, Børsgade og Havnegade er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

1.3.2. Gothersgade ud for Kongens Have (6,5 mio. kr. i anlæg)

Gothersgade er stærkt befærdet med 15.000 daglige cyklister. Gaden har i 2016 fået udvidet cykelstierne fra Søerne til Kronprinsessegade i én side af vejen. Med dette initiativ udvides cykelstien ud for Kongens Have, som vil betyde at op til 40 % af parkeringspladserne i Gothersgade nedlægges. Et klimatilpasningsprojekt forventes at aflede vandet fra Gothersgade ind i Kongens Have. Der er ikke afsat midler til cykelstiudvidelser i klimatilpasningsprojektet. En udvidelse af cykelstien kan ske enten ved at indsnævre fortovet langs Kongens Have eller ved at nedlægge parkering i den ene side af Gothersgade. De to alternativer har forskellige fordele og ulemper, og de vil begge blive undersøgt og beskrevet i forbindelse med frigivelse af anlægsmidler. Da der er tale om udvidelse af eksisterende cykelsti, vurderes projektet ikke at have øgede udgifter til afledt drift. Der nedlægges op til 46 pladser i rød zone som følge af projektet.

Tabel 14 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2019 og ibrugtaget juli 2020.

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet udvidelse af cykelsti på Gothersgade er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,5 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter. Der er desuden et provenu/provenutab forbundet med projektet på 0,8 mio. kr. i 2018, 1,6 mio. kr. i 2019 og 3,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 15 – 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
1.3. Udvidelse af cykelstier	Anlæg		2.500	4.400	1.600		8.500
Udgifter i alt			2.500	4.400	1.600		8.500

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

Det forventes, at der ved udførelse af opgaven 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. Initiativ 1.3. eksklusiv 1.3.1. forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Digitalisering 3D (0,1 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum for initiativ 1.3. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Bevillingstekniske oplysninger, Initiativ 1.3.

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,5 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der er et provenutab forbundet med projektet på 0,78 mio. kr. i 2018, 1,56 mio. kr. i 2019 og 3,11 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelse af 46 pladser i rød zone. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til juli 2020.

Tabel 16, Initiativ 1.3 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
1.3.1. Torvegade, Børsgade og Havnegade, dispositionsforslag							
- Projektering		1.500	500			2.000	*2.000
1.3.2. Gothersgade ud for Kongens Have							
- Projektering		1.000	500	100		1.600	*1.600
- Udførelse			3.400	1.500		4.900	
Anlægsudgifter i alt		2.500	4.400	1.600		8.500	*3.600
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
1.3.2. Gothersgade							
-Provenutab		777	1.555	3.110	3.110	8.551	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		777	1.555	3.110	3.110	8.551	

1.4-1.10 Øvrige initiativer med udgangspunkt i Cykelstiprioriteringsplanen

Indhold

De signalregulerede kryds er vigtige for oplevelsen af fremkommelighed og tryghed og ikke mindst sikkerheden på cykel. Regionale Supercykelstier vurderes at være en central indsats i at nå målet om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i København skal foregå på cykel i 2025, idet de understøtter overflytning af mellemlange pendlerture fra bil til cykel. De Grønne Cykelruter løber adskilt fra den øvrige trafik i grønne omgivelser eller på mindre trafikerede veje. De efterspørges ofte af ældre, børnefamilier og borgere, som ellers primært færdes i bil eller med kollektiv transport, og som oplever de trafikerede veje som utrygge grundet trængsel både på kørebane og cykelsti. Ruterne har dermed en stor betydning for at gøre cyklen attraktiv for alle typer cyklister og få endnu flere til at cykle i København. De øvrige initiativer hænger sammen med indsatser til vejgenopretning og klimatilpasning.

1.4. Signalregulerede kryds (11,0 mio. kr. i anlæg)

Langs Gyldenløvesgade og H.C. Andersens Boulevard har borgerne i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplanen udpeget tre signalregulerede kryds, hvor der er stor trængsel for cykeltrafikken. De signalregulerede kryds ligger ved Farimagsgaderne, Søgaderne og Søruten/Rosenørns Alle. For at opnå bedst mulig synergi i forbindelse med signaljusteringer, der netop er under implementering, er det optimalt at foretage de fysiske efterjusteringer i de tre kryds samlet. Alt efter løsningerne i krydsene kan det påvirke trafikafviklingen generelt, og det kan medføre, at servicemålene i Trafikledelsesplanen i mindre grad påvirkes positivt eller negativt.

Tabel 17 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat februar 2019 og ibrugtaget juni 2020.

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

Risikovurdering

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

1.5. Supercykelstier (Københavns Kommunes egenfinansiering) (15,0 mio. kr. i anlæg)

Forvaltningen forventer at indstille til Teknik- og Miljøudvalget, at der søges støtte fra den nye statslige pulje til cykeltiltag på 100 mio. kr. i regi af Supercykelsti-samarbejdet. Der er forventeligt 40 % medfinansiering ved denne pulje. Følgende ruter overvejes i dialog med de omkringliggende kommuner og det regionale Sekretariat for Supercykelstier:

Roskildevejruuten, Bagsværdruuten, Ørestadsruuten og Avedøruuten. Det vides endnu ikke, hvornår puljen udmøntes og med hvilke udmøntningskriterier. Opnås ikke tilskud, kan fx Ørestadsruuten (der kun ligger i Københavns Kommune) i stedet etableres fuldt ud for de afsatte midler, og der kan foretages mindre forbedringer på de øvrige ruter. Eventuelle parkeringskonsekvenser vil blive beskrevet i forbindelse med udmøntning af midlerne.

Tabel 18 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat august 2019 og ibrugtaget august 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2020

Risikovurdering

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

1.6. Grønne Cykelruter (15,5 mio. kr. i anlæg)

Det foreslås at færdiggøre Carlsberggruten ved at forbinde den fra Hønsbroen til Danshøjruen og Danshøjbroen. Dette gøres ved at etablere cykelstier på Lyshøjgårdsvej, som ligeledes udgør Supercykelstien Vestbaneruten. Desuden foreslås det at etablere yderligere trafikdæmpning på Carl Langes Vej, hvor fra cykelforholdene også forbedres frem til Danshøjbroen. Initiativet vil betyde, at cirka to tredjedele af de i dag eksisterende parkeringspladser på denne strækning i gul zone nedlægges. Derudover nedlægges 10 pladser uden for parkeringszonen. Endelig er en del af strækningen i dag privat fællesvej (fra Carl Langes Vej nr. 70 indtil Danshøjbroen). Det drejer sig om ca. 450 meter vej, der i forbindelse med projektet skal overtages som offentlig vej/sti.

Carlsberggruten er pt. delvist etableret på stykket gennem Carlsberg By til Hønsbroen i Valby, og vil med det foreslåede initiativ gøres færdig, så der etableres en samlet forbindelse mellem Københavns Hovedbanegård og Danshøj Station. I forbindelse med det igangværende projekt ”400 cykelparkeringspladser ved Valby Station”, anlægges der cykelsti på en del af Lyshøjgårdsvej. I dette projekt nedlægges også bil parkeringspladser og mulighederne for erstatningspladser undersøges. Nærværende projektet skal derfor koordineres med dette projekt ved Valby Station. Der nedlægges op til 75 pladser i gul zone og 10 pladser uden for parkeringszone som følge af projektet.

Tabel 19 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2019 og ibrugtaget maj 2020.

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

Risikovurdering

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

1.7. Renovering af Elmegade

Se selvstændigt budgetnotat ”TM38 Genopretning af infrastruktur: Forhindring af yderligere nedslidning”.

1.8. Damhusdæmningen – bedre cykel-, gang- og opholdsforhold

Se selvstændigt budgetnotat ”TM19 Damhusdæmningen – fremkommelighed, sikkerhed og skybrudssikring”.

1.9. Tilkøb til opgradering af cykelforhold i forbindelse med vejgenopretning

Se selvstændigt budgetnotat ”TM38 Genopretning af infrastruktur: Forhindring af yderligere nedslidning”.

1.10. Pulje til optimering af cykelforhold i forbindelse med Klimatilpasning (10,0 mio. kr. i anlæg)

Puljen skal sikre mindre cykelforbedringer i forbindelse med klimatilpasningsprojekterne, der indgår i de årlige projektpakker for klimatilpasning. Der er tale om mindre cykelforbedringer, som vil bidrage til at forbedre fremkommelighed, sikkerhed, tryghed og komfort for cyklisterne, og som der ikke er afsat midler til via klimatilpasningsprojekterne. Initiativet kan skaleres. Puljen foreslås frigivet i forbindelse med Projektpakke 19 for klimatilpasningsprojekterne og udmøntes i tæt koordinering hermed. Eventuelle parkeringskonsekvenser vil blive præciseret i forbindelse med udmøntningen af puljen

Tabel 20 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2021 og ibrugtaget løbende frem til december 2024 i sammenhæng med klimatilpasningsprojekterne.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2024

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet optimering af cykelforhold ifm. klimatilpasning er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Puljen skal udmøntes i tæt koordinering med klimatilpasningsprojekterne, hvor tidsplanen må forventes at blive justeret løbende.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 51,5 mio. kr. i perioden 2017-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2019, 0,40 mio. kr. i 2020 og 0,57 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,14 mio. kr. i 2019 og 0,28 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelse af 75 pladser i gul zone. Der nedlægges endvidere op til 10 pladser uden for parkeringszonen, hvilket ikke har økonomisk betydning for projektet i form af provenutab. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til december 2024.

Tabel 21 – 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. Signalregulerede kryds	Anlæg		1.500	7.500	2.000		11.000
Afledt drift til signalregulerede kryds	Service			50	100	100	250
1.5. Supercykelstier (Københavns Kommunes egenfinansiering)	Anlæg		5.500	6.500	3.000		15.000
Afledt drift til supercykelstier	Service			100	200	200	500
1.6. Grønne Cykelruter, Carlsberggruten	Anlæg		1.000	10.000	4.500		15.500
Afledt drift til Grønne Cykelruter, Carlsberggruten	Service				100	220	320
1.10. Pulje til optimering af cykelforhold ifm. klimatilpasning	Anlæg		700	700	600	8.000	10.000
Afledt drift til pulje til optimering af cykelforhold ifm. klimatilpasning	Service					50	50
Udgifter i alt			8.700	24.850	10.500	8.570	52.620

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 61,8 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Det forventes, at der ved udførelse af 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. Initiativ 1.4. og 1.6. forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Digitalisering 3D (0,1 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum for initiativ 1.4. og 1.6. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske

Bevillingstekniske oplysninger, Initiativ 1.4-1.10

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 51,5 mio. kr. i perioden 2017-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2019, 0,40 mio. kr. i 2020 og 0,57 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,14 mio. kr. i 2019 og 0,28 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelse af 75 pladser i gul zone. Der nedlægges endvidere op til 10 pladser uden for parkeringszonen, hvilket ikke har økonomisk betydning for projektet i form af provenutab. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til december 2024.

Table 5, Initiative 1.4-1.10 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
1.4. Signalregulerede kryds							
- Projektering		1.500	1.500	300		3.300	3.300
- Udførelse			6.000	1.700		7.700	
1.5. Supercykelstier							
- Projektering		1.500	500			2.000	2.000
- Udførelse		4.000	6.000	3.000		13.000	
1.6. Grønne Cykelruter							
- Projektering		1.000	2.000	300		3.300	3.300
- Udførelse			8.000	4.200		12.200	
1.10. Pulje til optimering af cykelforhold ifm. klimatilpasning							
- Projektering		700	700	600		2.000	2.000
- Udførelse					8.000	8.000	
Anlægsudgifter i alt		8.700	24.700	10.100	8.000	51.500	10.600
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
1.4. Signalregulerede kryds							
- Vedligehold og afledt drift			50	100	100	250	
1.5. Supercykelstier							
- Vedligehold og afledt drift			100	200	200	500	
1.6. Grønne Cykelruter							
- Vedligehold og afledt drift				100	220	320	
1.10. Pulje til optimering af cykelforhold ifm. klimatilpasning							
- Vedligehold og afledt drift					50	50	
Afledte serviceudgifter i alt			150	400	570	1.120	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
1.6. Grønne Cykelruter							
- Provenutab			139	278	278	694	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			139	278	278	694	

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativet har været udvalgsbehandlet (i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 22. maj 2017 af ”Cykelredagørelse 2017”). Projektet 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

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



TM16 b: Bedre forhold for cyklister – uddybning af initiativer under Tema 2 ”Cykeltiltag som følge af byudvikling”



For at øge cykelandelen i takt med, at København udbygges, foreslår Teknik og Miljøforvaltningen en række initiativer så cykelinfrastrukturen i byudviklingsområderne fremtidssikres og kobles til den eksisterende by.

2.1. Nye cykelstier i forbindelse med byudvikling

Indhold

I takt med, at flere og flere mennesker bor og arbejder i Københavns nye bydele, ændrer transportmønstrene sig, og det eksisterende vejnet i tilknytning til disse nye byområder får ændrede funktioner. Borgerdialogen i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 har vist, at nogle veje, som tidligere ikke har haft så meget cykeltrafik, har fået mange flere cyklister i takt med byudviklingen. Der er derfor opstået et behov for at ændre udformningen af disse veje.

2.1.1 Islands Brygge

Se selvstændigt budgetnotat ”TM17 Opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge”.

2.1.2. Carl Jacobsens Vej (4,0 mio. kr. i anlæg)

Der er i dag cykelstier på en stor del af strækningen, og med dette initiativ skabes en sammenhængende forbindelse ved etablering af cirka 500 meter cykelsti, hvor der i dag delvist er cykelbane. Strækningen skal i forvejen helhedsgenoprettes, og der er ligeledes et HOFOR projekt og et klimatilpasningsprojekt på strækningen. I det estimerede budget er forudsat, at projektet koordineres med disse projekter.

Tabel 1 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget december 2019.

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet cykelsti på Carl Jacobsens Vej er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Projektet skal koordineres med klimatilpasnings- og genopretningsprojektet samt jordkørsel til metrobyggeriet, og periodiseringen og ibrugtagningstidspunktet er derfor afhængig deraf.

2.1.3. Bernstorffsgade (4,9 mio. kr. i anlæg)

Cykelbanerne på Bernstorffsgade mellem Tietgensgade og Polititorvet er smalle, selvom der er mange cyklister. Forvaltningen foreslår derfor, at cykelbanerne opgraderes og behovet forstærkes af byudviklingen i området. Lokalplan for Postgrunden omfatter udbygningsaftale om blandt andet cykelsti ud for indgang til området.

Tabel 2 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2019 og ibrugtaget august 2020.

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet cykelsti på Bernstorffsgade er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der er meget trafik og meget lidt plads, hvilket kan give en risiko for større udgifter til afspærring og arbejdsplads afhænging af, hvordan arbejdet kan tilrettelægges..

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,9 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2019, 0,60 mio. kr. i 2020 og 0,65 mio. kr. i 2021 og frem.

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	I alt
2.1. Nye cykelstier i forbindelse med byudvikling	Anlæg	50	3.500	4.250	1.100		8.900
Afledt drift til nye cykelstier i forbindelse med byudvikling	Service		0	20	60	65	145
Udgifter i alt		50	3.500	4.270	1.160	65	9.045

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 10,7 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Det forventes, at der ved udførelse af opgaven 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. Initiativ 2.1. forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Digitalisering 3D (0,1 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum for initiativ 2.1. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Bevillingstekniske oplysninger, initiativ 2.1.

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,9 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2019, 0,60 mio. kr. i 2020 og 0,65 mio. kr. i 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget august 2020.

Tabel 4, Initiativ 2.1 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
2.1.2. Carl Jacobsens Vej							
- Projektering	50	700	250			1.000	1.000
- Udførelse		2.000	1.000			3.000	3.000
2.1.3. Bernstorffsgade							
- Projektering		800	600	100		1.500	1.500
- Udførelse			2.400	1.000		3.400	3.400
Anlægsudgifter i alt	50	3.500	4.250	1.100		8.900	8.900
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
2.1.2. Carl Jacobsens Vej							
- Vedligehold og afledt drift			20	40	40	100	
2.1.3. Bernstorffsgade							
- Vedligehold og afledt drift				20	25	45	
Afledte serviceudgifter i alt		0	20	60	65	145	

2.2. Foranalyse af cykel- og gangforbindelser

Indhold

Cykel- og gangforbindelser, der forbinder byudviklingsområderne med den øvrige by, ofte på tværs af havnen eller jernbaner, skaber attraktive genveje, hvilket skaber incitament til at vælge cyklen som transportmiddel, når man flytter til et nyt sted, enten som beboer eller ansat. Forvaltningen foreslår derfor, at der gennemføres foranalyser af følgende fire cykel- og gangforbindelser. For alle foranalyserne gælder det, at de skal afklare anlægstekniske forgold samt give et robust overslag på anlægsøkonomien.

2.2.1. Mellem Grønttorvet og FL Smidth grunden

Se selvstændigt budgetnotat ”TM15 Foranalyse af stiforbindelse mellem Grønttorvet og F.L.Smidth-området”.

2.2.2. Mellem Svanemøllens Kaserne og Kildevældsparken (1,0 mio. kr. i anlæg)

Der ønskes midler til en foranalyse af en forbindelse over banen, som vil eliminere en stor barriere på Østerbro. Forbindelsen indgår i det Grønne Cykelrutenet (Utterslevruten). Der bygges et kvartershus i parken, som skal komme alle borgere på Østerbro til gavn. Utterslevruten gennem Kasernen indgår også i Forsvarets planer for området.

Tabel 5 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget april 2018.

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

2.2.3. Mellem Nøkken og Teglholmen/Enghave Brygge (1,0 mio. kr. i anlæg)

Der ønskes midler til en foranalyse af en forbindelse over havneløbet. Forbindelsen indgår i det Grønne Cykelrutenet (Kastrupfortruten), og vil have stor betydning for de mange nye beboere og ansatte i de to byudviklingsområder - Sydhavn og Islands Brygge. Forbindelsen indgår i Kommuneplan 2015.

Tabel 6 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget april 2018.

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

2.2.4. Mellem Islands Brygge og Slusen (1,0 mio. kr. i anlæg)

Fra Island Brygge til Slusen er der i dag en relativt smal grussti. Der ønskes midler til en foranalyse af en gang- og cykelforbindelse med fast belægning på strækningen samt en stibro over Havnevigen. Forbindelsen indgår i det Grønne Cykelrutenet (Havneringen) og vil have stor betydning for de mange nye beboere og ansatte i de to byudviklingsområder - Sydhavn og Islands Brygge. Forbindelsen indgår i Kommuneplan 2015.

Tabel 7 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget april 2018.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i 2018.

Tabel 8 – 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
2.2. Foranalyse af cykel- og gangforbindelser	Anlæg		3.000				3.000
Udgifter i alt			3.000				3.000

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.

Bevillingstekniske oplysninger, Initiativ 2.2.

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i 2018. Foranalyserne forventes afsluttet april 2018.

Tabel 9, Initiativ 2.2 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
2.2.2. mellem Svanemøllen Kaserne og Kildevældsparken							
- Projektering		1.000				1.000	1.000*
2.2.3. mellem Nokken og Tegholmen/Enghave Brygge							
- Projektering		1.000				1.000	1.000*
2.2.4. mellem Islands Brygge og Slusen							
- Projektering		1.000				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt		3.000				3.000	3.000*

Risikovurdering

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

2.3. Midlertidige forbedringer af cykelforhold som følge af borgerinput

Indhold

I byudviklingsområderne indgår etablering af en del af de planlagte cykelstier og af anden infrastruktur som en del af udbygningsaftaler og finansieres af private bygherrer. Etableringen ligger dog ofte en del år ude i fremtiden. Hidtil har der ikke været tradition for at stille krav om anlæggelse af midlertidige foranstaltninger i takt med, at områderne så småt tages i brug, hvilket der fremadrettet forventes at blive rettet op på. Det betyder, at der i nogle af byudviklingsområderne er vigtige forbindelser, som endnu ikke har tilstrækkelig god standard til at sikre en tryk og sikker færdsel på eksempelvis cykel. Det blev blandt andet tydeligt i forbindelse med borgerdialogen til Cykelstiprioriteringsplanen og gør sig særligt gældende i Sydhavn, Havnestaden og Ørestaden. Forvaltningen foreslår derfor, at der etableres midlertidige forbedringer af cykelforhold på to strækninger i Sydhavn, som borgerne har peget på.

2.3.1. Vestre Teglgade (0,6 mio. kr. i anlæg)

Etablering af cykelstier i Vestre Teglgade er et ønske fra borgerne i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplanen. Derfor foreslår forvaltningen, at der etableres midlertidig opstribning og andre mindre tiltag, således at der sikres gode, sikre og trygge forhold for skolebørn og cyklister. Dette vil medføre nedlæggelse af cirka halvdelen af strækningens parkeringspladser. Der findes ikke parkeringstællinger for området. Vejen er i dag offentlig vej, og der findes ikke en udbygningsaftale for strækningen. I forbindelse med udbygningen af området, er kommunen i dialog med grundejeren ud til Vestre Teglgade om at gøre den til privat fællesvej, og dermed også om indgåelse af en udbygningsaftale. Der nedlægges 37 pladser uden for parkeringszone som følge af projektet.

Tabel 10 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2018 og ibrugtaget oktober 2018

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Tidsplanen forudsætter, at nedlæggelse af parkeringspladserne indskrives i aftaleteksten for budgettet, således at parkeringsnedlæggelserne ikke kræver yderligere politisk behandling.

2.3.2. Teglholmsgade (0,6 mio. kr. i anlæg)

Der er mange cyklister på Teglholmsgade, men en del af gaden mangler cykelstier, som først forventes etableret i forbindelse med bebyggelse af grunden. Der vides pt ikke hvornår grunden bebygges. Forvaltningen foreslår derfor, at der etableres midlertidige cykelbaner m.v. for at skabe sikre forbindelser for de mange skolebørn og cyklister.

Tabel 11 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2018 og ibrugtaget juni 2018.

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

Risikovurdering

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,2 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 12 – 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
2.3. Midlertidige forbedringer af cykelforhold som følge af borgerinput	Anlæg	20	1.180				1.200
Afledt drift til midlertidige forbedringer af cykelforhold som følge af borgerinput	Service			30	30	30	90
Udgifter i alt		20	1.180	30	30	30	1.290

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 1,4 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.

Bevillingstekniske oplysninger, Initiativ 1.3

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,2 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til udbygningsaftalens ikrafttræden. Der nedlægges endvidere op til 37 pladser uden for parkeringszonen, hvilket ikke har økonomisk betydning for projektet i form af provenutab. Projektet forventes ibrugtaget oktober 2018.

Tabel 13, Initiativ 2.3 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
2.3.1. Vestre Teglgade							
- Projektering		100				100	100*
- Udførelse		500				500	500*
2.3.2. Tegholmegade							
- Projektering	20	80				100	100*
- Udførelse		500				500	500*
Anlægsudgifter i alt	20	1.180				1.200	1.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
2.3.1. Vestre Teglgade							
- Vedligehold og afledt drift			30	30	30	90	
2.3.2. Tegholmegade							
- Vedligehold og afledt drift							
Afledte serviceudgifter i alt			30	30	30	90	

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	



TMI 6 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 Reventlowgade 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 Reventlowgade, 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 Reventlowgade. Den samlede pris for omdannelse af Reventlowgade 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.

Tabel 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 prototypetestes 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 anlægskostningerne 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 2017-2020. 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 2017-2020. 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	



TMI16 d: Bedre forhold for cyklister – uddybning af initiativer under Tema 4 ”Øvrige tiltag til maksimering af samfundsøkonomisk gevinst”



Ved at øge brugen af den eksisterende cykelinfrastruktur kan den samfundsøkonomiske gevinst ved tidligere investeringer maksimeres. Særligt hvis indsatsen målrettes de ture, der samfundsøkonomisk set er mest omkostningstunge, såsom fysisk inaktive borgere med bil, myldretidsture på trængselsbelastede strækninger samt varetransport i tætbebyggede bymiljøer.

4.1 Øget brug af el- og ladcykler

Indhold

For at nedbryde praktiske barrierer i forbindelse med overflytning af ture fra bil til cykel foreslås det at udvikle et bydækkende tilbud om midlertidigt udlån af el- og ladcykler. Tilbuddet målrettes henholdsvis fysisk inaktive borgere og københavnere, der pendler ud af kommunen i bil, samt last-mile varelevering, det vil sige det sidste led af distributionen af varerne ud til modtagerne, som typisk er relativt korte afstande. Initiativerne vil efter implementering blive vurderet i forhold til de samfundsøkonomiske effekter. Det forventes at søge den kommende statslige cykelpulje (Trafikforliget ”Bedre og Billigere Offentlig Transport” 10. februar 2017 om en nye cykelpulje på 100 mio. kroner) om medfinansiering til opskalering af projektet samt til eksportmodning af lokalt udviklede løsninger og produkter indenfor el- og ladcykler. Indsatsen kan skaleres.

4.1.1 Indsats målrettet fysisk inaktive borgere (1,2 mio. kr. i anlæg)

Sundhedsgevinsterne ved at øge fysisk aktivitet fx i form af jævnlig cykling blandt fysisk inaktive borgere forventes at medføre større samfundsøkonomiske gevinster end ved overflytte en borger, der i forvejen er fysisk aktiv, til cykel. Andelen af inaktive borgere er to til tre gange større blandt borgere over 65 år sammenlignet med de 16-24-årige. Imidlertid kan nedsat kondition og balanceevne være en væsentlig barriere for at cykle mere i hverdagen. Tilbud om udlån af el-cykler og el-ladcykler kan være udslagsgivende for, om disse borgere rent faktisk har praktisk mulighed for dette. Den forventede samfundsøkonomiske gevinst ved dette initiativ er 4,45 kr./km, heraf 0,99 kr. for Københavns Kommune i form af sparede sundhedsomkostninger.

Mulige samarbejdspartnere kunne være Sundheds- og Omsorgsforvaltningen (SUF), DGI Storkøbenhavn, Kræftens Bekæmpelse, Astma- og Allergiforbundet, Hjerteforeningen eller Cykling uden alder. Dertil kommer lokale producenter og distributører af el-(lad)cyklerne.

Tabel 1 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget løbende til december 2019.

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

4.1.2. Indsats målrettet københavnere, der pendler i bil ud af kommunen (1,2 mio. kr. i anlæg)

Bilandelen for københavnernes ture til arbejde og uddannelse er markant højere, når arbejdsplads eller uddannelsessted ligger udenfor Københavns Kommune, end når den ligger indenfor kommunegrænsen (20 % vs. 9 %). Derfor udgør udpendlende københavnere et vigtigt overflytningspotentiale i forhold til at overflytte flere ture fra bil til cykel i myldretiden. Dog må det forventes, at de udpendlende københavnere generelt har længere afstand til arbejde, hvorfor midlertidigt udlån af el-cykler og el-ladcykler vil kunne være udslagsgivende for, hvorvidt disse borgere rent faktisk har praktisk mulighed for at skifte over til cykel. Den forventede samfundsøkonomiske gevinst ved dette initiativ er 4,04 kr./km overflyttet fra bil til cykel (i myldretiden).

Mulige samarbejdspartnere kunne være Sundheds- og Omsorgsforvaltningen (SUF), Supercykelsti-samarbejdet, lokaludvalgene, virksomheder og veletablerede grundejerforeninger som fx Ørestads Grundejerforening. Dertil kommer lokale producenter og distributører af el-(lad)cykler.

Tabel 2 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget løbende til december 2019.

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

4.1.3. Indsats målrettet last-mile vareleverandører (0,9 mio. kr. i anlæg)

Sammenlignet med almindelige biler udgør lastbiler og varevogne en øget samfundsøkonomisk omkostning i forhold til støj- og luftforurening, slid på vejene, trængsel og trafiksikkerhed. Særligt last-mile levering, som ofte foregår i den tætbebyggede bykerne, og som typisk er over relativt korte afstande forventes med fordel at kunne overføres til cykel. Baseret på erfaringer fra særligt Sverige, som er foregangsland for varelevering på cykel, foreslås det derfor at etablere et samarbejde om forsøg med last-mile varelevering på cykel inklusiv udvikling af business case for leverandører og transportører. Effekten forventes at være reduktion af trængslen på vejene, mindre forurening, øget trafiksikkerhed og forhindring af nedslidning af vejene.

Mulige samarbejdspartnere kunne være Cyklistforbundet, lokaludvalgene og leverandører/transportører, samt lokale producenter og distributører af (el)ladcykler. Indsatsen kan eventuelt samtænkes med en tilsvarende indsats i forhold til forsøg med varelevering på cykel i forbindelse med online-handel, der indgår i budgetnotat TM36 Initiativer for grøn transport. Det kan vise sig nødvendigt i forbindelse med forsøget at nedlægge nogle parkeringspladser i forbindelse med omlastning, men det vil blive beskrevet i forbindelse med udmøntning af midlerne.

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget løbende til december 2019.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i perioden 2017-2020.

Tabel 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
4.1. Øget brug af el- og ladcykler	Anlæg	150	2.100	1.050	0	0	3.300
Udgifter i alt		150	2.100	1.050	0	0	3.300

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 4,0 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.

Bevillingstekniske oplysninger, Initiativ 4.1

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i perioden 2017-2021, og der er ingen afledte driftsudgifter som følge af projektet. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til december 2019.

Tabel 5, Initiativ 4.1 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
4.1.1. Indsats målrettet fysisk inaktive borgere							
- Projektering	50	150	100			300	300*
- Udførelse		600	300			900	900*
4.1.2. Indsats målrettet københavnere, der pendler i bil ud af kommunen							
- Projektering	50	150	100			300	300*
- Udførelse		600	300			900	900*
4.1.3. Indsats målrettet last-mile vareleverandører							
- Projektering	50	100	50			200	200*
- Udførelse		500	200			700	700*
Anlægsudgifter i alt	150	2.100	1.050			3.300	3.300*

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projekterne under initiativ 4.1. er relativt ukomplicerede, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

4.2. Investerings effektive mindre cykeltiltag

Indhold

En række mindre tiltag kan i visse tilfælde have en relativt stor effekt per investeret krone i forhold til at øge tryghed, sikkerhed og fremkommelighed for cyklister. De her foreslåede tiltag bidrager blandt andet til at tydeliggøre cyklisters placering i trængselsramte kryds og strækninger i form af blandt andet blå cykelfelter, ventezoner mv. Desuden foreslås det at fortsætte Sikker Cykelby-indsatsen, som er meget værdsat af borgerne, og hvor gentagen eksponering har vist en relativt stor effekt for få midler. Endelig forventes kendskabet til de Grønne Cykelruter at kunne øges ved udrulning af skiltning, hvormed brugen af ruterne forventeligt vil stige og hermed vil den samfundsøkonomiske gevinst ved de oprindelige anlægsinvesteringer kunne maksimeres. Innsatsen kan skaleres.

4.2.1. Blå cykelfelter (0,6 mio. kr. i anlæg)

Blå cykelfelter bidrager til at synliggøre cyklister overfor bilister i kryds med øget risiko for trafikuheld, men pt. foreligger der ikke en systematisk kortlægning af deres udbredelse i København. Der vil derfor blive foretaget en bydækkende screening, som vil blive koblet med Cykelstiprioriteringsplanen og øvrige ulykkesdata, hvorefter antal og placering af blå cykelfelter vil blive justeret. Forventet effekt er færre ulykker grundet større synlighed omkring cyklisternes færden i krydsene.

Tabel 6 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat august 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2019

4.2.2. Øvrig afmærkning (1,7 mio. kr. i anlæg)

I en række af krydsene i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 er der udfordringer i forhold til cyklisterne placering, eksempelvis manglende ventezoner for venstresvingende cyklister, opstuvning af cyklister ved rødt lys mv. Ligeledes kan der være udfordringer med manglende udnyttelse af kapaciteten på de brede cykelstier, hvor overhalingsbaner eventuelt kan bidrage til, at cyklisterne i højere grad holder til højre. På baggrund af tidligere forsøg og brugerundersøgelser forventes justeringer i afmærkning og eventuelt mindre fysiske ombygninger at have relativt stor effekt for cyklisterne fremkommelighed, tryghed og sikkerhed. Tiltaget forventes at kunne udbredes til fire til syv kryds fra Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025.

Tabel 7 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2018 og ibrugtaget juli 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2019

4.2.3. Fortsættelse af Sikker Cykelby-indsatser (0,2 mio. kr. i anlæg)

I 2015 og 2016 blev der gennemført en vellykket indsats for at øge cyklisternes opmærksomhed på hensynsfuld adfærd med øget tryghed og sikkerhed til følge. Både borgernes kendskab til indsatsen og dens effekt i forhold til at øge borgernes opmærksomhed med egen adfærd steg markant i forbindelse med gentagelse af indsatsen. Det vurderes derfor, at man for en relativt lille investering vil kunne øge effekten yderligere ved fortsat eksponering. På den baggrund foreslås det at fortsætte indsatsen i efteråret/vinteren 2017 samt foråret 2018. Indsatsen vil bestå i information i byrummet og på sociale medier samt en særskilt indsats vedrørende vigepligtsforhold mellem cyklister og buspassagerer. Desuden foreslås det at fortsætte indsatsen for information om færdselsregler på cykel for turister, som blev opstartet i 2016, og hvor bevillingen ligeledes er ophørt.

Tabel 8 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017 og ibrugtaget juli 2018.

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

4.2.4. Skiltning af Grønne Cykelruter (1,5 mio. kr. i anlæg)

25 % af cyklisterne i København kender ikke til de eksisterende Grønne Cykelruter, og bilister og brugere af kollektiv trafik forventes at have endnu lavere kendskab til ruterne. Især mindre rutinerede cyklister efterspørger i særligt høj grad cykelmuligheder adskilt fra biltrafik såsom de Grønne Cykelruter. Øget skiltning forventes at kunne styrke borgernes kendskab til de Grønne Cykelruter og dermed øge brugen af disse, hvormed gevinsten af de allerede afholdte anlægsinvesteringer i forbindelse med etablering af ruterne maksimeres. Tiltaget indbefatter udrulning af det skiltekoncept for Grønne Cykelruter, som blev lanceret med Havneringen i 2016, og forventes at kunne omfatte skiltning af fem til seks grønne cykelruter på i alt 30 km.

Tabel 9 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2018 og ibrugtaget april 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2019

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,21 mio. kr. i 2019 og 0,43 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 10 – 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
4.2. Investeringseffektive mindre cykeltiltag	Anlæg	300	2.750	950			4.000
Afledt drift til investeringseffektive mindre cykeltiltag			0	210	430	430	1.070
Udgifter i alt		300	2.750	1.160	430	430	5.070

Bevillingstekniske oplysninger, Initiativ 4.2

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,21 mio. kr. i 2019 og 0,43 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til juli 2019.

Tabel 11, Initiativ 4.2 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
4.2.1. Blå cykelfelter							
- Projektering	50	150				200	200
- Udførelse		400				400	400
4.2.2. Øvrig afmærkning							
- Projektering	50	100	50			200	200
- Udførelse		900	600			1.500	1.500
4.2.3. Sikker Cykelby							
- Projektering	100	100				200	200
4.2.4. Skiltning af Grønne Cykelruter							
- Projektering	100	200	50			350	350
- Udførelse		900	250			1.150	1.150
Anlægsudgifter i alt	300	2.750	950			4.000	4.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
4.2.1. Blå cykelfelter							
- Vedligehold og afledt drift			40	80	80	200	
4.2.2. Øvrig afmærkning							
- Vedligehold og afledt drift			150	300	300	750	
4.2.4. Skiltning af Grønne Cykelruter							
- Vedligehold og afledt drift			20	50	50	120	
Afledte serviceudgifter i alt		0	210	430	430	1.070	

Risikovurdering

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

4.3. Intelligent trafikinformation målrettet cyklister, 4.4. Signalsoptimering for cyklister og 4.5. Intelligent gadebelysning for øget trafikikkerhed for cyklister og fodgængere i 15 kryds.

Se selvstændigt budgetnotat ”TM18 ITS og fremkommelighed – Grøn, effektiv og sikker trafikafvikling”.

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	



TM17 Opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge



Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 21. august 2014 at modtage en gave fra Realdania fonden i form af en ny cykel- og gangbro over havnen mellem Vester Voldgade og Langebrogade. I Budget 2017 blev der afsat midler til seks følgeanlæg, der skal styrke trafiksikkerheden og trygheden på de strækninger nær broens landinger, hvor der kommer øget trafik. Dette budgetønske omhandler en yderligere opgradering af den første del af Amagerrotten i Det Grønne Cykelrutenet i form af en udvidelse af cykelstierne på Islands Brygge.

Indhold

Projektet indebærer en udvidelse af cykelstierne på Islands Brygge med en meter i begge sider på strækningen fra Ved Langebro til Njalsgade, så de bliver tre meter brede. Udvidelsen skal supplere de punktvisse udvidelser af cykelstien og forbedrede krydsningsmuligheder til/fra Vestmannagade, Reykjaviksgade og Njalsgade, der blev afsat midler til i Budget 2017. Cykelstierne er i dag to meter brede i hver side og er dermed meget smalle, hvilket til tider gør dem utrygge at køre på, især ved overhalinger i myldretiden. Der kører 7.100 cyklister på en gennemsnitlig dag på strækningen. Når den nye cykel- og gangbro åbner i sommeren 2018 forventes der at komme yderligere 4.000-8.000 cyklister på strækningen. Det forventes, at en del af disse cyklister, når de kommer fra den nye bro, vil dreje op ad Vestmannagade for at komme videre ad Amager Boulevard. Størstedelen forventes dog at køre ad Islands Brygge til/fra den Grønne Cykelrute i Reykjaviksgade eller til/fra cykelstierne i Njalsgade for at komme videre mod Islands Brygge Nord og Københavns Universitet.

Projektet medfører, at der nedlægges i alt 28 parkeringspladser i blå zone og fire vejtræer på Islands Brygge. Kirsebærtræerne i alléen på den vestlige side af Islands Brygge vil ikke blive berørt af projektet. For at understøtte den strøm af cyklister, der skal videre ad Amager Boulevard etableres der trygheds- og trafiksikkerhedsskabende foranstaltninger i Vestmannagade og i Thorshavnsgade f.eks. i form af cykelbane i sydsiden af Vestmannagade. I den forbindelse nedlægges fire parkeringspladser i Vestmannagade og fem i Thorshavnsgade.

Islands Brygge er i Cykelstiprioriteringsplanen 2017-2025 under kategorien ”Udvidelse af cykelstier” udpeget som en højt prioriteret strækning. Gaden indgår også i supercykelstiruten som den endnu ufinansierede ”Avedøreruten”. En udvidelse af cykelstierne med en meter i begge sider vil også opfylde kravet til dimensionerne på supercykelstier.

Målsætning og effekter

Udvidelsen understøtter målsætningen fra Fællesskab København om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse skal ske på cykel i 2025. Samtidig vil det forbedre sikkerheden og fremme cykelflow, samt medvirke til at sikre et sammenhængende cykelstinet.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 8,7 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,3 mio. kr. i perioden 2018-2019. 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 0,075 mio. kr. i 2019 og 0,15 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 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	I alt
Projektering	Anlæg		900	1.190		2.090
Anlæg	Anlæg			5.183		5.183
Vedligehold og afledt drift	Service				10	10
Udgifter i alt			900	6.373	10	7.283

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 er en tidsmæssig risiko forbundet med projektet, som primært skyldes en mulig ekstra dialog i forbindelse med nedlæggelsen af parkeringspladser og fire vejtræer.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,3 mio. kr. i perioden 2018-2019. 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 0,075 mio. kr. i 2019 og 0,15 mio. kr. årligt fra 2020 og frem som følge af nedlæggelsen af 28 parkeringspladser i blå parkeringszone. Belægningsprocenten var mellem 69 og 76 % i efteråret 2016. Provenutabet vil – som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet – kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 2 – Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og provenutab:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering		900	1.190		2.090	2.090*
- Anlæg			5.183		5.183	5.183*
Anlægsudgifter i alt		900	6.373		7.273	7.273*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift				10	10	
Afledte serviceudgifter i alt				10	10	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>						
- Provenutab			75	150	225	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			75	150	225	

Tabel 3 - Tidsangivelse

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

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

Islands Brygge 1- 21, 2300 København S

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

Tidligere afsatte midler

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

Der blev i forbindelse med budget 2017 afsat 2,0 mio. kr. til punktvisse udvidelser på Islands Brygge. Projektet var et af seks delprojekter under overskriften 'Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade', og en mindre del af projektet overlapper fysisk med udvidelsen af cykelstierne på Islands Brygge.



TMI8 ITS og fremkommelighed – Grøn, effektiv og sikker trafikafvikling (igangsættelse af anden bølge af ITS programmet)



Baggrund

Transportsektoren har fortsat udfordringer med at leve op til målsætningerne for CO₂-reduktioner i Klimaplanen. Det gælder også trafikken i Københavns Kommune. Fra 2025 skal det samlede program for intelligente trafiksystemer (ITS) i henhold til klimaplanen levere en reduktion på 25.000 ton CO₂ om året. Den seneste Redegørelse for Trafikafvikling 2016, som Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 8. maj 2017, viser forbedring af fremkommeligheden, men der er især behov for optimeringer for busser og cykler for at nå de politisk vedtagne servicemål med udgangen af 2018. Hertil kommer, at den aktuelle trafik- og byudvikling viser, at der fortsat er behov for investeringer i fremkommelighed for at modvirke trængsel på vejene og stinettet.

Genopretning af trafiksignalerne, ITS-løsninger og trafikledelsessystem, samt Trafiktårnet og kommende trafikmodel (modelleringsværktøj) udgør fundamentet for en grøn, effektiv og sikker trafikafvikling i byen. Disse initiativer er finansieret i Budget 2013, 2014, 2015 og 2016.

En bedre og mere pålidelig trafikafvikling i byen vil medføre samfundsøkonomiske gevinster. Med investeringerne i områder er fundamentet ligeledes skabt for anden bølge af ITS programmet, som skal bringe Københavns Kommune nærmere opfylden af servicemålene for fremkommelighed og visionen i Klimaplanen om at være CO₂-neutral i 2025.

Indhold

Budgetønsket ligger i forlængelse af bevillingen til ITS fra Budget 2013, og indeholder en markant opskalering af den nuværende indsats for ITS med fokus på fremkommelighed samt grøn, effektiv og sikker trafikafvikling. Indsatserne i anden bølge af ITS-programmet har særlig fokus på fremkommelighed for cykler og busser.

Samtidig med dette budgetønske fremlægger forvaltningen et særskilt budgetønske TM30 Sikker drift - Konsolidering af kommunens investeringer i ITS og trafikledelse. Dette budgetønske forudsætter driftsmidler til første bølge af ITS investeringerne for at sikre en fremtidig udvikling af området.

Delprojekt 1: Signaloptimering for cykler og busser (8,0 mio. kr. i anlæg)

I signaloptimeringen prioriteres strækninger, som er vigtigst for at nå servicemål for trafikafvikling for cykler og busser (jf. Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 22. september 2014).

Prioriteringen for buslinjerne 1A, 5C og 350S er afstemt med Movia, som peger på det største potentiale for rejsetidsforbedringer på følgende ruter, hvor der i 2017 ikke arbejdes med optimeringer i forvejen:

- 350S: Nørrebro Runddel – Nørrebro Station; Elmegade – Nørre Farimagsgade
 - Buslinjen havde 773.658 passagerer marts 2017.
- 5C: Elmegade – Søtorvet
 - Buslinjen havde 1.769.938 passagerer marts 2017
- 1A: Strandvænget – Strandøre; Tuborg Boulevard – Gl. Vartov Vej; Vigerslevvej – Vigerslev Kirke; Vigerslev Kirke – Gladbovej
 - Buslinjen havde 1.032.922 passagerer marts 2017
- 184, 185 og 150S: Ryparken til George Brandes Plads
 - Buslinje 184 havde 126.464 passagerer marts 2017
 - Buslinje 185 havde 56.106 passagerer marts 2017
 - Buslinje 150S havde 404.664 passagerer marts 2017

Rejsetiden for cyklister optimeres på følgende strækningerne, som er koordineret i sammenhæng med cykelstiprioriteringsplanens kortlægning af borgerinput:

- Tuborgvej – Kongens Nytorv
 - 12.153 cyklister kører på strækningen (begge retninger) ved Østerbrogade / Jagtvej i tidsrummet 7-19.
 - 20.644 cyklister kører på strækningen (begge retninger) ved Østerbrogade / Classensgade i tidsrummet 7-19.
 - 11.697 cyklister kører på strækningen (begge retninger) på Bredgade og St. Kongensgade ved Kongens Nytorv i tidsrummet 7-19
- Tomsgårdsvej – Nørreport
 - 6.421 cyklister kører på strækningen (begge retninger) ved Frederikssundsvej - mellem Tomsgårdsvej og Provstevej i tidsrummet 7-19
 - 17.392 cyklister kører på strækningen (begge retninger) ved Nørrebrogade / Jagtvej i tidsrummet 7-19
 - 19.122 cyklister kører på strækningen (begge retninger) ved Frederikssundsvej / Nørrebro Station i tidsrummet 7-19
 - 39.687 cyklister kører på strækningen (begge retninger) ved Dronning Louises Bro i tidsrummet 7-19

Optimeringen af signalerne udføres med intelligent prioritering ved hjælp af detektorer, så busserne og cyklisterne oplever bedre fremkommelighed, bedre udnyttelse af vejenes kapacitet, øget trafikikkerhed, bedre flow i trafikken og grønne bølger for trafikanterne.

Delprojekt 2: Trafikledelse og trafikinformation (5,9 mio. kr. i anlæg)

Information med elektroniske tavler og trafikinformation på sociale medie

Der ønskes midler til at understøtte realtids trafikinformation til trafikanterne i København. Indsatsen omhandler både fysiske informationstavler målrettet cyklister samt et nyt modul til det it-baserede trafikledelsessystem, MobiMaestro, som automatisk vil kunne udsende trafikinformationer hurtigt og effektivt på sociale medier, fx Twitter til trafikanterne i København. Med de fysiske informationstavler vil cyklisterne i København opleve en styrket

indsats for at informere cyklisterne om alternative rutevalg, vejsituationen m.m. for at øge fremkommeligheden. Indsatsen er en skalering af de elektroniske informationstavler målrettet cyklister, som forvaltningen i øjeblikket er ved at implementere på fem lokationer i København (Amagerbrogade, Amagerfælledvej, Vermelandsgade, Gyldenløvesgade og Dronning Louises Bro). Med budgettet lægges der op til implementering af otte nye elektroniske informationstavler. Forvaltningen har gennemgået en lang række strækninger med henblik på at identificere, hvor der er potentiale for at angive alternative rutevalg. De nye informationstavler til cyklisterne kan for eksempel implementeres på følgende lokationer, :

- Tagensvej/ Nørre Alle retning mod Nørreport Station
- Østerport Station retning mod Christianshavn
- Amager Boulevard retning mod Nørreport Station
- Nørrebro Station retning mod Københavns Hovedbanegård
- Vasbygade retning mod Københavns Hovedbanegård
- Carlsberg Station retning mod Kongens Nytorv
- Langebro retning mod Østerport Station
- Uplandsgade retning mod Kongens Nytorv
- Vibenshus Runddel retning mod Kongens Nytorv
- DR Byen Metrostation retning mod Københavns Hovedbanegård
- Jagtvej/Tagensvej retning mod Nørreport Station
- Godthåbsvej/Hulgårdsvej retning mod Kongens Nytorv
- Strandvejen/Strandøre retning mod Østerport Station

Gennemførelse af trafikafviklingsplaner

10-15 større trafikafviklingsplaner, der forbedrer fremkommeligheden for cykler, busser og biler. Med første bølge af ITS-løsningen har forvaltningen implementeret et trafikledelsessystemet, som anvendes til at afvikle trafikken omkring planlagte og uplanlagte hændelser i trafikken, fx tømning af Parken, demonstrationer eller oversvømmelse af Lyngbyvejen. Med budgetønsket TM30 Sikker drift - Konsolidering af kommunens investeringer i ITS og trafikledelse ønskes bevilling til at udnytte mulighederne i det nye trafikledelsessystem, som blandt andet omfatter løbende trimning af trafiksignalerne. Udvikling af større trafikledelsesplaner er ikke omfattet af budgetønsket.

Nye funktionaliteter til eksisterende mobilitetsapps

Indsatsen omfatter ny funktionalitet til I BIKE CPH app'en, hvor cyklisterne får en grønt-lysguide, hvilket reducerer antallet af stop på cykelturen. App'en og indsamlingen af realtidsdata er desuden en vigtig forudsætning for at få data om cykeltrafikken i København, et område hvor København er global "first mover". Løsningen vil leve op til kommunens retningslinjer for privacy. Med første bølge af ITS-investeringerne er der ligeledes udviklet en applikation målrettet lastvognschauffører, som giver chaufførerne en hastighedsanvisning for at nå næste grønne lys og derved minimere antallet af stop uden for myldretiderne. App'en er udviklet på dansk og engelsk. Vognmændene har efterspurgt lyd og tysksprogsfunktion, hvilket indsatsen vil dække.

Delprojekt 3. Innovationsprojekter for grøn mobilitet (2,0 mio. kr. i anlæg)

Nye offentlig-privat-innovationsprojekter

København er vært for ITS-verdenskongressen fra den 17. til den 21. september 2018. I den forbindelse søges midler til at afprøve nye ITS-teknologier inden for fremkommelighed, trafiksikkerhed og grøn mobilitet. De hidtidige erfaringer fra ITS-programmet viser, at den teknologiske udvikling går så stærkt, at der er behov for løbende at arbejde med innovation som en integreret del af programmet.

Delprojekt 4: Sikkerhed for cyklister (4,5 mio. kr. i anlæg)

Intelligent gadebelysning

Der ønskes midler til at opskalere indsatsen med intelligent gadebelysning målrettet cyklister og fodgængere. Forvaltningen implementerer intelligent gadebelysning i fem signalkryds (Frederikssundsvej / Hareskovvej, Utterslevvej / Hareskovvej, Frederikssundsvej / Utterslevvej, Kalkbrænderihavnsvej / Trelleborggade og Kalkbrænderihavnsvej / Sundkrosgade). Løsningen forventes færdig implementeret i sommeren 2017. Indsatsen ønskes yderligere udrullet med yderligere 15 signalkryds med henblik på at øge trafikikkerheden i aften og nattetimerne. Intelligent gadebelysning kan for eksempel implementeres i følgende vejkryds, hvor der er en stor forekomst af trafikuheld mellem motorkøretøjer og cyklister med personskaade på bløde trafikanter som følge i nattetimerne:

- HC Andersens Boulevard / Tietgensgade
- HC Andersens Boulevard / Vesterbrogade
- Nørre Søgade / Gyldenløvsvej
- Ågade / Jagtvej
- Vesterbrogade / Bernstoffsvej
- Emdrupvej / Tuborgvej
- Jagtvej/Rantzausgade
- Frederiksborgvej / Tuborgvej
- Enghavevej / Enghave Plads
- Strandboulevarden / Randersgade
- Østerbrogade / Classensgade / Østersøgade / Dag Hammerskjolds Alle
- Horsebakken/Mosesvinget

Målsætninger og effekter

Projektet vil give øget fremkommelighed, da der implementeres løsninger, som muliggør hurtigere indgriben, samt rettidig og præcis trafikinformation. Den øgede fremkommelighed bidrager til, at der leves op til de ambitiøse servicemål for rejsetid. Endvidere forbedres trafikikkerheden og CO₂-udledningen mindskes med et potentiale på 7.000 tons pr. år.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 24,5 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,4 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2018, og 0,9 mio. kr. i 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende ibrugtaget 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
Delprojekt 1	Anlæg		4.000	4.000			8.000
Delprojekt 2	Anlæg		3.900	2.000			5.900
Delprojekt 3	Anlæg		1.500	500			2.000
Delprojekt 4	Anlæg		2.250	2.250			4.500
Afledt drift delprojekt 1	Service		150	200	250	250	850
Afledt drift delprojekt 2	Service		435	435	435	435	1.740
Afledt drift delprojekt 4	Service		250	250	250	250	1.000
Udgifter i alt			12.485	9.635	935	935	23.990

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 dog ikke at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene.

Risikovurdering

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

Investeringer i ITS medfører, at der skal arbejdes med ny teknologi og nye løsninger hos både producenter, rådgivere samt Teknik- og Miljøforvaltningen. ITS indeholder store muligheder, men kompleksiteten i løsninger er tilsvarende større. Der er derfor en vis risiko forbundet med investeringer heri. Både i forhold til kontakten til leverandører i anlægsfasen og i forhold til efterfølgende overgang til stabil drift. I forhold til økonomien er der tale om et kompliceret projekt med elementer af ny og uafprøvet teknologi, som vil involvere en række leverandører. Dette giver en usikkerhed i forhold til prisen på den endelige løsning. Denne risiko medregnes i planlægningen af budgettet for de enkelte delprojekter, og risikoen for budgetoverskridelser minimeres ved at sikre en stram økonomistyring under projektudvikling og implementering. Ligeledes sker der en hurtig teknologisk udvikling, som kan medføre, at nye løsninger dukker op i perioden, og at dette vil kunne influere på budgettet. Leverandørmarkedet er visse steder præget af flaskehalse. Der er derfor risiko for, at leverandøren ikke kan levere til tiden, hvilket vil forsinke projekterne.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,4 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2018, 0,9 mio. kr. i 2019 og frem. Projektet forventes løbende frem til december 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Delprojekt 1: Signaloptymering						
- Projektering	400	400			800	
- Udførsel	3.600	3.600			7.200	
- Delprojekt 2: Trafikledelsesplaner	1.000	1.000			2.000	
- Delprojekt 2: Informativonstavler	1.000	1.000			2.750	
Delprojekt 2: Sociale medier	750					
- Delprojekt 2: Ny funktionalitet i apps	1.150				1.150	
- Projektering	490	100			590	
- Udførsel	4.410	900			5.310	
- Delprojekt 3: Innovative projekter	1.500	500			2.000	2.000*
- Projektering	150	50			200	
- Udførsel	1.350	450			1.800	
- Delprojekt 4: Intelligent gadebelysning	2.250	2.250			4.500	
- Projektering	250	250			500	
- Udførsel	2.000	2.000			4.000	
Anlægsudgifter i alt	11.650	8.750			20.400	2.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Delprojekt 1: Vedligehold og drift	150	200	250	250	1.050	
Delprojekt 2						
- Informationstavler: Vedligehold og drift	200	200	200	200	800	
- Ny funktionalitet i apps Vedligehold og drift	235	235	235	235	940	
- Delprojekt 4: Vedligehold og drift	250	250	250	250	1.000	
Afledte serviceudgifter i alt	835	885	935	935	3.590	

Tabel 3 - Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til december 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Dele af anlægsmidlerne forudsætter yderligere udvalgsbehandling, for at de kan frigives.

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

- I Budget 2013 blev der afsat 33 mio. kr. til genopretning af trafiksignaler. Lyssignalerne i de enkelte kryds blev online, så fejl hurtigt blev opdaget og udbedret til gavn for fremkommeligheden. I budget 2014 blev der afsat yderligere 17 mio. kr. til samme formål
- I budget 2013 blev der afsat 60,0 mio. kr. til følgende indsatser i 1.bølge af ITS-programmet: Signalsoptimering, ECO-driving, intelligent belysning i fem kryds, reduktion af ulykker forårsaget af biler, der kører over for rødt, trafikledelsessystem og sensornetværk, ny app til bilister, dynamisk skilt til cyklister og forsøg med dynamiske gaderum. Der er afledte driftsudgifter på 250.000 kr. årligt, som ikke blev bevilget i Budget 2013, og som forvaltningen har håndteret indenfor rammen.
- I overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 5,0 mio. kr. til signalsoptimering af Jagtvej og Åboulevarden ved brug af realtidsdata. I budget 2016 blev der afsat 21,3 mio. kr. udbygning af sensornetværk og udvikling af en trafikmodel. Den nye trafikmodel er under udvikling og vil medvirke til at forudsige og optimere trafiksituationen for eksempel ved ny byudvikling eller omfattende vejarbejder. Modellen forventes i drift i 2019
- I Budget 2015 blev der afsat 4,7 mio. kr. om året i driftsmidler til samarbejdet med Vejdirektoratet og Københavns Politi til primært husleje, samt ressourcer til trafikovervågning og trafikinformation fra Trafiktårnet
- I budget 2016 blev der afsat 21,3 mio. kr. udbygning af sensornetværk og udvikling af en trafikmodel.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2013 (ITS 1 bølge)		3.000	21.000	20.000	16.000	0	0
Budgetaftale 2013 (signaler 1. bølge)		33.000	0	0	0	0	0
Budgetaftale 2014 (signaler 4. bølge)			17.000	0	0	0	0
Overførselssagen 2014-15				1.300	3.700	0	0
Budgetaftale 2015 (drift)				4.700	4.700	4.700	4.700
Budgetaftale 2016					5.750	5.175	5.175
Afsatte midler i alt, anlæg		36.000	38.000	21.300	25.459	5.175	5.175
Afsatte midler i alt, drift				4.700	4.700	4.700	4.700



TMI9 Damhusdæmningen – Fremkommelighed, sikkerhed og skybrudssikring



Baggrund

I Budget 2015 blev der givet midler til en forundersøgelse af mulighederne for forbedring af fremkommeligheden og trafikikkerheden på Damhusdæmningen og de tilstødende stier ved Damhusengen og Damhussøen. I udviklingen af forundersøgelsen har Vanløse Lokaludvalg samt en lang række interessenter og lokale borgere været inddraget.

På baggrund af den gennemførte foranalyse ønskes der med dette budgetnotatet midler til at gennemføre tre initiativer, der vil gøre det mere attraktivt for cykelpendlere at benytte supercykelstien på Albertslundruten og forbedre sikkerheden for de mange fodgængere i området. Damhussøen og Damhusengen adskilles af Damhusdæmningen, der foruden at være et knudepunkt i området, også er en strækning på supercykelstien Albertslundruten. I 2016 blev der gennemført markante forbedringer for cyklisterne på Hyltebjerg Allé, hvilket betyder, at Damhusdæmningen er den eneste strækning på Albertslundruten, der er under standarden for Supercykelstierne og PLUSnettet.

Indhold

Forundersøgelsen viser, at hovedproblemstillingen på Damhusdæmningen er, at den både fungerer som et populært rekreativt område og som en trafikeret cykelsti.

Særligt dæmningens tilslutning til de tilstødende veje og overgangen ved ishuset ”Damhuskanten” blev identificeret som udfordrende steder.

For at forbedre fremkommeligheden, trafikikkerheden og tryghedsfølelsen for cyklister og fodgængere, anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen følgende indsatser:

1) Opdeling af fodgænger og cykelstiareal (9 mio. kr. i anlæg)

Etablering af en ca. en meter bred grøn midterrabat afbrudt af bænke samt bedre krydsningsmuligheder for fodgængere. Arealet til etablering af midterrabatten og bedre fremkommelighed for både cyklister og gående skabes ved at udvide dæmningen med to meter. På dæmningen etableres tre ”krydsningszoner” for fodgængere, som markeres med rumleriller i belægningen.

2) Bedre tilkobling af indfaldsveje til dæmningen (0,1 mio. kr. i anlæg)

Omdisponering af tilkoblingen af stisystemet i både øst og vest og sydfra skal sikre, at

dæmningsstien rammes mere vinkelret, hvilket markeret cyklisterne vigepligt fra syd. Det vil skabe et mere klart og overskueligt møde dæmningsstien og det øvrige stisystem.

3) Udskiftning af den nedslidte Sortebro til tidssvarende (4 mio. kr. i anlæg)

Erstatte den eksisterende bro med en tidssvarende, som har fodgængerarealer i begge sider. Dette vil sikre, at fodgængere ikke skal krydse cykelstien ved broen, hvilket i dag skaber konflikter og utryghed hos cyklister og fodgængere.

Skybrudssikring (0,5 mio. kr. i anlæg)

Damhusdæmningen indgår som en vigtig del af Kapacitetsplan 2016, hvori det forudsættes, at dæmningen hæves med 30 centimeter på en kort strækning for at øge kapaciteten i Damhussøen til at kunne opmagasinere 405.000 m³ vand. Der vil være et betydeligt effektiviseringspotentiale forbundet med at forhøje dæmningen samtidig med projektets gennemførelse.

Øvrige indsatser (3 mio. kr. i anlæg)

Det tilstødende engareal er et populært udflugtsmål. Derfor forbedres opholdsmulighederne langs dæmningen ved at etablere trædæk langs søsiden med mulighed for ophold på trapper og bænke. De forbedrede opholdsmuligheder vil afhjælpe presset på stien, hvor brugere samles til gene for fremkommeligheden. I forbindelse med dæmningsens udvidelse plantes ligeledes nye piletræer på både sø- og engside. Ved den midterste krydsningszone etableres desuden trapper, der fører ned til selve engarealet. Yderligere flyttes og udvides bådebroen, så den ligger ud for stien, således at der etableres en tydelig og sikker krydsning.

For at opnå synergieffekt mellem projekterne gennemføres de fem indsatser samlet. Dette betyder en besparelse på langt sigt, idet eksempelvis skybrudssikring vil koste 4-5 mio. kr. såfremt det først udføres senere. Yderligere vil det betyde store gener for brugerne såfremt dele af projektet udskydes.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 50 % af københavnernes skal cykle til og fra arbejde og uddannelse i 2025. Desuden bidrager projektet med at sikre tryghed, forbedret fremkommelighed og endnu større anvendelse af området. Yderligere bidrager samtænkning med klimatilpasningsplanen til en økonomisk besparelse samt færre gener ved gravearbejde.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 20 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,0 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

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
Damhusdæmningen	Anlæg	500	4.500	12.000		17.000
Afledt drift	Service		100	200		300
Udgifter i alt		500	4.600	12.200		17.300

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 %) 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 kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. De primære risici er knyttet til fredningsforhold, etablering og fundering af ny bro samt koordinering med øvrige projekter i området samt med HOFOR.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,0 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget december 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		500	1.200	600		2.300	2.300*
- Udførelse			4.000	10.700		14.700	
Anlægsudgifter i alt		500	5.200	11.300		17.000	2.300*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			100	200		300	
Afledte serviceudgifter i alt			100	200		300	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat i januar 2019 og ibrugtaget i december 2020.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Damhusdæmningen.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til bedre forhold for cyklister på Damhusdæmningen.



TM20 Renovering af parkbroer



Baggrund

På baggrund af et systematisk tilsyn af byens parkbroer er det Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at en række af broerne i byens parker er i dårlig stand at de bør renoveres. Om tre til fire år vil skaderne være så graverende, at broerne ikke er sikre at færdes på og skal afspærres, indtil en istandsættelse har fundet sted. Det drejer sig primært om ældre træbroer, der i årenes løb er blevet slidt i en sådan grad, at de hverken funktionelt eller æstetisk lever op til en tilfredsstillende standard. Derfor er også behov for en øget indsats fremover for at sikre, at standen af de renoverede broer kan opretholdes, uden anlægsmidler til ekstraordinær renovering.

Indhold

Med dette budgetnotat ønsker forvaltningen midler til renovering af cirka 30 broer, dog med det forbehold, at når anlægsarbejdet går i gang, kan broernes tilstand vise sig at være værre end først vurderet, hvorved arbejdet kan blive dyrere end beregnet, og dermed ikke midler til 30 broer. Forvaltningen starter med renoveringen af de parkbroer i 2018, der er i mest kritisk tilstand og fortsætter med de resterende i 2019 og 2020. En gennemgang af samtlige parkbroer har resulteret i det konkrete beløb, forvaltningen søger om. Forvaltningen foretager vurderingen af, hvilke broer der er i mest kritisk stand. Hvis der ikke er tilstrækkelige midler til at renovere de trængende broer, vil forvaltningen søge om yderligere midler i forbindelse med budget 2019. Omkostninger til renovering af de eksisterende broer er markant billigere end til etablering af nye broer.

Broerne med behov for renovering er fordelt i de fleste parker i byen med vandløb og søer. Overordnet er der behov for følgende tiltag: Maling, træbeskyttelse, udskiftning af brokomponenter, sikring af rækværker, udskiftning af byggematerialer jævnfør retningslinjerne i regelsættet 'Miljø i byggeri', renovering af brofæster, af bærende elementer og af belægninger samt afvaskning og klimasikring af udsigtsplatforme.

Hertil kommer, at en række af parkbroerne har sætningsskader (gennemgående revner i betonen) og er angrebet af råd. Langsgående bærende elementer skal udskiftes helt eller delvist og efterfølgende sikres mod opstigende fugt. Revner i brofæster skal udbedres og porøs beton hugges af og genstøbes. Afvanding skal sikres ved landfæster (overgang fra bro til land). Generelt skal gelændere sikres, så de kan optage belastning i henhold til relevante dokumentationskrav. Mange parkbroer er konstrueret med trykimprægneret træ og behandlet med giftige kemikalier. Disse elementer vil af miljøhensyn blive udskiftet med alternative materialer.

En stor andel af broerne går over Harrestrup Å, som har det længste åbne forløb i byen. Forvaltningen vil starte med at renovere tre broer her. To broer er en del af et skybrudsprojekt, som skal gennemføres om tre til seks år. Derfor udføres kun nødvendige reparationer, således at broerne er funktionsdygtige i den mellemliggende periode. Den tredje bro indgår i et skybrudsprojekt, som forventes gennemført om ca. 20-30 år. Her gennemføres en mere gennemgribende istandsættelse. Forvaltningen vil endvidere istandsætte en bro på Tippen i Sydhavnen, tre broer i Utterslev Mose og to udsigtsplatforme i Kildevældsparken. Endelig forventes et større arbejde på Frederik VII's bro i Ørstedsparken, hvor stålkonstruktionen skal slibes og overfladebehandles. Der stilles store krav til opsamling af slibematerialer. Broens trækomponenter skal udskiftes totalt.

Forslaget medvirker til at bevare de fysiske værdier i byen og til at opnå målene i Fællesskab København om, at borgerne opholder sig mere i byens rum, oplever, det er nemt at komme rundt i byen, og at 50 % af ture til arbejde og uddannelse sker på cykel, da en række broer indgår i supercykelstisystemet. Beskæftigelseseffekten er 4,2 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2018 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem for at sikre, at standen af broerne kan opretholdes, så der ikke senere bliver behov for igen at afsætte anlægsmidler til ekstraordinær reovering. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra 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	2021	I alt
Renovering	Anlæg		1.500	1.000	1.000		3.500
Øget vedligeholdelsesindsats	Service		175	250	250	250	925
Udgifter i alt			1.675	1.250	1.250	250	4.425

Risikovurdering

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

Nogle broer er omfattet af fredninger. I renoveringsarbejdet skal forvaltningen derfor tage hensyn til fredningens betingelser.

Endelig vil renoveringsarbejdet på Frederik VII's bro i Ørstedsparken nødvendigvis blive krævende pga. afdækning samt sug og opsamling af slibematerialer såsom støv fra bly og andre kemikalier, og sikring af søens vandmiljø.

Når anlægsarbejdet igangsættes, kan broernes tilstand vise sig at være værre end først vurderet, hvilket betyder, det kan blive dyrere end beregnet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2018 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2019. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra juni 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Renovering		1.500	1.000	1.000		3.500	3.500
Anlægsudgifter i alt		1.500	1.000	1.000		3.500	3.500
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Øger vedligehold		175	250	250	250	925	
Afledte serviceudgifter i alt		175	250	250	250	925	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2018 og ibrugtaget fra juni 2018 til december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Fra juni 2018 og frem

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 er ikke tidligere blevet givet midler til formålet.



TM21 Flere træer til København (Cover)



Baggrund

Borgerrepræsentationen har i en række beslutninger vedtaget mål om, at København skal være en grønnere by. I den sammenhæng spiller byens træer en vigtig rolle. Træerne er med til at skabe smukke gade-forløb og give bydele, parker, pladser og gader identitet, ligesom de er levested for en række insekter og fugle. Fællesskab København fastsætter mål om, at 75 % af københavnernes skal opleve København som en grøn by i 2025. I 2016 var det 59 % af københavnernes, der oplevede København som en grøn by. I den sammenhæng efterspørger 69 % af københavnernes mere grønt på gader og stræder. For at imødekomme dette ønske har Teknik- og Miljøudvalget den 22. maj 2017 vedtaget Træprioriteringsplan 2017-2019, der skal sikre, at København bliver en grønnere by og sikre implementering af beslutningen om at plante 100.000 nye træer frem mod 2025.

Indhold

Træprioriteringsplanen 2017-2019 indeholder forslag til plantning af 27.704 træer. Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet fire budgetnotater, der skal sikre midler til plantning af de 23.782 træer, der indgår i prioriteringsplanen 2017-2019 og som endnu ikke er finansieret. Budgetnotaterne indeholder forslag til plantning af 13.500 træer i forbindelse med anden etape af byskoven på Selinevej, 1.893 træer i parker, naturområder og på kirkegårde, 4.513 partnerskabstræer, samt 3.876 gadetræer eller alternativt 1.839 gadetræer, der kan plantes uden at nedlægge parkeringspladser.

I 2016 og 2017 er der bevilliget 9,5 mio. kr. til træplantninger i København i perioden 2016-2019. I Budget 2016 er der således bevilliget 2,6 mio. kr. til partnerskabstræer og 1,1 mio. kr. til første etape af byskov på Selinevej. I Budget 2017 er der bevilliget 4 mio. kr. til partnerskabstræer og gadetræer og i Overførselssagen 2016-2017 er der bevilliget 1,8 mio. kr. til træer i skoler og institutioner. Der er således i alt bevilliget midler til plantning af 1.752 træer i perioden 2017-2019. Herudover finansieres 450 træer gennem byfornyelsen og 1.720 træer finansieres af bygherrer, som led i byudviklingen.

For at nå i mål med at plante de 27.704 træer, der indgår i prioriteringsplanen 2017-2019, søges der derfor midler til plantning af de resterende 23.782 træer.

Økonomi

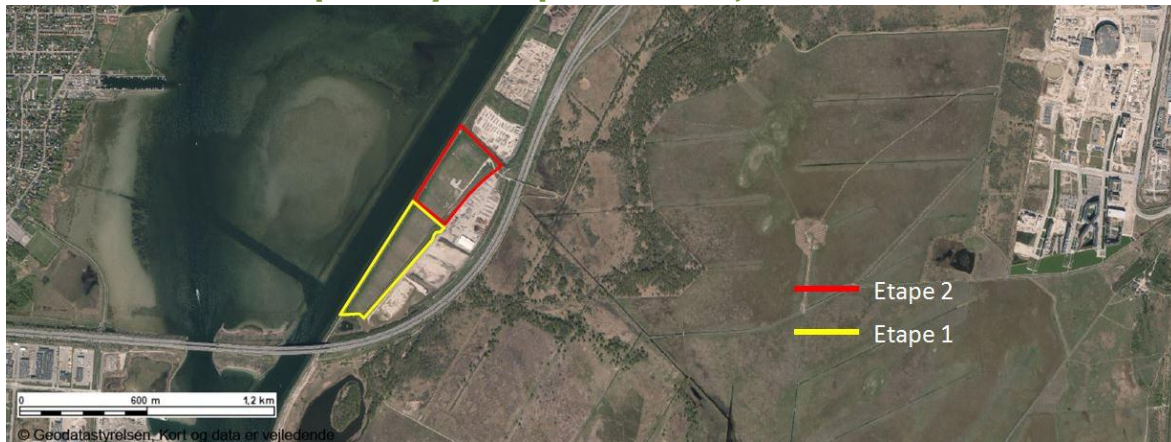
Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 343,0 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på samlet 5,2 mio. kr. årligt ved fuld indfasning i 2019. Den overordnede økonomi for de fire budgetnotater fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Overordnet økonomi

<i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Antal træer, der plantes (brutto*)	Anlæg 2018-2019 (1000 kr.)	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning (1.000 kr.)
Anden etape af byskov på Selinevej	13.500	4.151	182
Træer i parker, naturområder og på kirkegårde	1.893	17.298	904
Partnerskabstræer			
- Scenarie 1	4.513	16.570	-
Gadetræer			
- Scenarie 1	3.876	304.944	4.070
I alt ved scenarie 1	23.782	342.963	5.156
- Partnerskabstræer, scenarie 2	1.200	3.200	-
- Gadetræer, scenarie 2	1.839	144.822	1.931
I alt ved scenarie 2	26.821	490.985	7087



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>



TM21b Flere træer i parker, naturområder og på kirkegårde



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. Træprioriteringsplanen 2017-2019 indeholder forslag om at plante 1.893 træer i kommunale parker, naturområder og på kirkegårde.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder forslag til plantning af 1.893 træer i kommunale parker, naturområder og på kirkegårde. De konkrete forslag til træplantninger fremgår af Træprioriteringsplanen 2017-2019 samt nedenfor i bilag 1.

Byens grønne områder udgør en vigtig ressource for København og københavnernes. De danner ramme om et utal af rekreative funktioner, er levested for en lang række dyre- og plantearter og har generelt en stor indvirkning på københavnernes sundhed og trivsel. Derudover indgår de grønne områder som en vigtig brik i arbejdet med at klimatilpasse København. Det er derfor Københavns kommunes ambition at bevare og udvikle de eksisterende grønne områder, herunder at sikre en sund træbestand, så de grønne områder også i fremtiden fremstår grønne og attraktive.

Nye træplantninger i byens grønne områder skal understøtte forvaltningens igangværende drift og udvikling af de grønne områder, og træer plantes derfor, hvor forvaltningen har vurderet, at der af forskellige årsager er et behov. Ønsker til træer fra borgere og lokaludvalg samt synergieffekt med kommende skybrudsprojekter vil også påvirke placering af kommende træplantninger. Teknik- og Miljøudvalget vil få forelagt forslag til udmøntning af midlerne i form af den konkrete placering af træerne.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af københavnernes oplever København som en grøn by. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 20,8 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,3 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. i 2018 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget 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)	Styringsområde	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Træer i parker, naturområder og på kirkegårde	Anlæg		8.649	8.649			17.298
Afledt drift og vedligehold	Service		452	904	904	904	3.164
Udgifter i alt			9.110	9.553	904	904	20.471

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltaget '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 risikotillæg.

Den nøjagtige placering af træerne skal kvalificeres ud fra en række tekniske, æstetiske og funktionelle forhold, og særligt afdækningen af ledningers placering i jorden vil kunne påvirke placering og antal af træer. Prioriteringsplanens antal potentielle træer i de specifikke grønne områder, er derfor kun vejledende.

De træer, der i prioriteringsplanen er angivet som træer, der skal plantes i sammenhæng med et skybrudsprojekt eller andre projekter, er sårbare overfor forsinkelser i projekterne, da træerne plantes i den afsluttende del af projekterne.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,3 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2018 og 0,9 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		606	606			1.212	1.212*
- Udførsel		8043	8043			16.086	16.086*
Anlægsudgifter i alt		8.649	8.649			17.298	17.298*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		452	904	904	904	3.164	
Afledte serviceudgifter i alt		452	904	904	904	3.164	

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

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>

Bilag 1. Konkrete forslag til træplantninger i parker, naturområder og kirkegårde

Træer i parker, naturområder og kirkegårde	Antal træer	Bydel	Grønne træk	Drift og udvikling af grønne områder	Skybrudsprojekter	Borgerønsker/LU
Amager Fælled	190	Amager Vest	X	X		B
Lergravsparken	10	Amager Øst	X	X		
Sundby Kirkegård	50	Amager Øst	X	X		B
Søstjernen	20	Amager Øst	X	X		
Bispebjerg Kirkegård	120	Bispebjerg	X	X		
Degnestavnen	10	Bispebjerg		X	2019	B
Emdrup Have	15	Bispebjerg	X	X		
Lersøparken	120	Bispebjerg	X	X	2017	
Bellahøjparken	100	Brønshøj-Husum	X	X		B
Brønshøj Kirkegård	10	Brønshøj-Husum		X		
Utterslev Mose	178	Brønshøj-Husum	X	X		B
Vestvolden	50	Brønshøj-Husum	X	X		
Assistens Kirkegård	10	Nørrebro	X	X		B
Hans Tavsens Park	30	Nørrebro	X	X	2017	B
Mimersparken	20	Nørrebro	X	X		B
Guldbergs Plads	20	Nørrebro		X		B
Valbyparken	100	Valby	X	X	2017	B
Vigerslevparken	100	Valby	X	X	2018	B
Damhusengen	50	Vanløse	X	X	2019	B
Grøndalsparken	50	Vanløse	X	X	2018	B
Krogebjergparken	100	Vanløse	X	X		B
Rødkilde Park	20	Vanløse		X		B
Vestre Kirkegård	200	Vesterbro-Kongens Enghave	X	X		B
Amorparken	28	Østerbro	X	X	2019	B
Classens Have	20	Østerbro		X		B
Fredens Park	22	Østerbro	X	X	2018	B
Fælledparken	200	Østerbro	X	X		B
Kildevældsparken	10	Østerbro	X	X		B
Ryvangen Naturpark	20	Østerbro	X	X		
Strandvænget ved Svanemøllehavnen	20	Østerbro		X		



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 københavnernes 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>



TM21d Flere gadetræer i København



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. Prioriteringsplanen indeholder forslag til, at der skal plantes 3.926 gadetræer i København i perioden 2017-2019 fordelt på indfaldsveje, bydelsgader, bolig-gader og pladser.

Indhold

I 2017 er der bevilliget 2,0 mio. kr. til at plante 50 gadetræer. Dette budgetnotat indeholder forslag til plantning af de resterende 3.876 gadetræer.

Gadetræer udgør en vigtig ressource for København og københavnernes, og de udgør en vigtig del af byens grønne struktur. De er med til at skabe smukke gade-forløb og give bydele, pladser og gader identitet. Gadetræerne har derfor en afgørende betydning for, om københavnernes oplever København som en grøn by.

I forbindelse med træprioriteringsplanen har Teknik- og Miljøforvaltningen kortlagt byens eksisterende gadetræer og afdækket, hvor mange træer der skal plantes og hvor, for at øge tætheden til 15 meter mellem træerne på alle de kommunale veje, som forvaltningen anbefaler i træprioriteringsplanen. De konkrete forslag til træplantninger tager udgangspunkt i ovenstående kortlægning, og er desuden valgt ud fra om de understøtter byens grønne træk, om de kan plantes i sammenhæng med skybrudsprojekter og vejgenopretning, og om de understøtter ønsker fra borgere og lokaludvalg. De konkrete forslag til træplantninger fremgår af Træprioriteringsplanen 2017-2019. Dette budgetnotat har to scenarier:

Scenarie 1. Plantningen af 3.876 gadetræer

I henhold til Træprioriteringsplanen 2017-2019 skal der plantes 3.926 gadetræer, heraf er 50 gadetræer allerede finansieret. Scenarie 1 indeholder forslag til plantning af de resterende 3.876 træer. På baggrund af træprioriteringsplanen vurderes det at:

- 2.027 gadetræer kan plantes i sammenhæng med vejgenopretning
- 337 gadetræer kan plantes i sammenhæng med skybrudsprojekter

- 1.512 gadetræer kan plantes uden sammenhæng til øvrige projekter

Scenarie 2. 1.839 gadetræer der kan plantes uden at nedlægge parkeringspladser

I forbindelse med træprioriteringsplanen har forvaltningen kortlagt, hvor stor en andel af prioriteringsplanens 3.926 træer, der kan plantes uden at nedlægge parkering.

På baggrund af den kortlægning har forvaltningen udpeget 1.889 potentielle placeringer til plantning af gadetræer, der ikke medfører nedlæggelse af parkeringspladser. Heraf er 50 gadetræer finansieret. Scenarie 2. indeholder forslag til plantning af 1.839 træer og vil derfor medføre et efterslæb i forhold til at opnå målet om at plante 100.000 træer frem mod 2025. På baggrund af træprioriteringsplanen vurderes det at:

- 923 gadetræer kan plantes i sammenhæng med vejgenopretning
- 153 gadetræer kan plantes i sammenhæng med skybrudsprojekter
- 763 gadetræer kan plantes uden sammenhæng til øvrige projekter

Budgetnotatet skal ses i sammenhæng med budgetnotatet TM27 ”Gadetræer på fortovsarealer, i 10 meter zoner og på ubenyttede gadearealer”, der indeholder et tredje scenarie for plantning af gadetræer.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af københavnernes oplever København som en grøn by. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 365,9 årsværk for scenarie 1 og 173,8 årsværk for scenarie 2 (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1. Plantningen af 3.876 gadetræer

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 304,9 mio. kr. i perioden 2018-2019 fordelt på to år. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 2,0 mio. kr. i 2018 og 4,1 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 17,1 mio. kr. i 2018 og på 34,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Provenutab i forbindelse med nedlæggelse af parkeringspladser er fordelt således; 205 parkeringspladser i gul zone (0,8 mio. kr. årligt), 490 parkeringspladser i blå zone (2,7 mio. kr. årligt), 194 parkeringspladser i grøn zone (3,1 mio. kr. årligt) og 157 parkeringspladser i rød zone (10,6 mio. kr. årligt). 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 1	Anlæg		152.472	152.472			304.944
Afledt drift	Service		2.035	4.070	4.070	4.070	14.245
Udgifter i alt			154.507	156.542	4.070	4.070	319.919
Nedlæggelse af parkeringspladser	Service måltal		17.102	34.204	34.204	34.204	119.714

Scenarie 2. 1.839 gadetræer, der kan plantes uden at nedlægge parkeringspladser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 144,8 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2018 og 1,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Table 2 – Overview of desired activities on all management areas

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Scenarie 2 plantning af 1.839 gadetræer	Anlæg		72.411	72.411			144.822
Afledt drift	Service		966	1.931	1.931	1.931	6.759
Udgifter i alt			73.377	74.342	1.931	1.931	151.581

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % i risikotillæg.

Den nøjagtige placering af træerne skal kvalificeres ud fra en række tekniske, æstetiske og funktionelle forhold, og særligt afdækningen af ledningers placering i jorden vil kunne påvirke placering og antal af træer. Prioriteringsplanens antal potentielle træer i de specifikke grønne områder, er derfor kun vejledende.

De træer, der i prioriteringsplanen er angivet som træer, der skal plantes i sammenhæng med et skybrudsprojekt eller andre projekter, er sårbare overfor forsinkelser i projekterne, da træerne plantes i den afsluttende del af projekterne.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Plantningen af 3.876 gadetræer

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 304,9 mio. kr. i perioden 2018-2019 fordelt på to år. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 2,0 mio. kr. i 2018 og 4,1 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 17,1 mio. kr. i 2018 og på 34,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Provenutab i forbindelse med nedlæggelse af parkeringspladser er fordelt således; 205 parkeringspladser i gul zone (0,8 mio. kr. årligt), 490 parkeringspladser i blå zone (2,7 mio. kr. årligt), 194 parkeringspladser i grøn zone (3,1 mio. kr. årligt) og 157 parkeringspladser i rød zone (10,6 mio. kr. årligt). Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter Scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		10.673	10.673			21.346	21.346*
- Udførsel		141.799	141.799			283.598	
Anlægsudgifter i alt		152.472	152.472			304.944	21.346*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		2.035	4.070	4.070	4.070	14.245	
Afledte serviceudgifter i alt		2.035	4.070	4.070	4.070	14.245	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab		17.102	34.204	34.204	34.204	119.714	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		17.102	34.204	34.204	34.204	119.714	

Scenarie 2. 1.839 gadetræer, der kan plantes uden at nedlægge parkeringspladser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 144,8 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2018 og 1,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2019.

Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		5.068	5.068			10.136	10.136*
- Udførsel		67.343	67.343			134.686	
Anlægsudgifter i alt		72.411	72.411			144.822	10.136*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		966	1.931	1.931	1.931	6.759	
Afledte serviceudgifter i alt		966	1.931	1.931	1.931	6.759	

Tabel 5 – Tidsangivelse*Scenarie 1. Plantningen af 3.876 gadetræer*

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

Tidsangivelse – Scenarie 1	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Tabel 6 – Tidsangivelse*Scenarie 2. 1.839 gadetræer, der kan plantes uden at nedlægge parkeringspladser*

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

Tidsangivelse – Scenarie 2	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)						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 2017						1.000	1.000
Afsatte midler i alt						1.000	1.000

Henvisninger

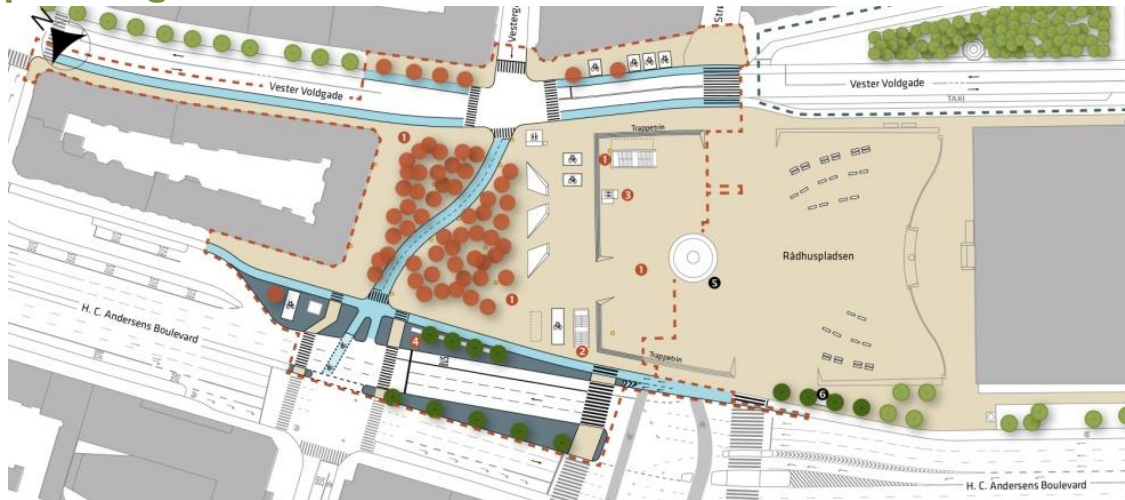
Københavns Kommunes Træpolitik:

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>



TM22 Rådhuspladspakke - Flytning af Dragespringvandet og plantning af træer



Baggrund

Teknik og Miljøudvalget besluttede den 21. november 2016, at Dragespringvandet i forbindelse med færdiggørelsen af metroforpladsen på Rådhuspladsen i 2019 skal flyttes til en anden og mere central placering på Rådhuspladsen og genetableres med dets oprindelige ydre kumme. Herudover skal der ske en yderligere begrønning af Rådhuspladsen med træer.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder to delprojekter, der kan gennemføres uafhængigt af hinanden:

Flytning og genetablering af Dragespringvandet

Efter at Rådhuspladsens disponering er faldet på plads, og metroforpladsen er etableret, er det muligt at indpasse Dragespringvandet på en mere central placering på Rådhuspladsen og genetablere det med dets ydre kumme, som i dag er stillet i depot på Københavns Kommunes materialeplads. Dragespringvandet genplaceres i Rådhusets midtakse, på den skålformede plads, så det indpasses i forhold til de naturlige ganglinier over pladsen. Springvandet vil med den nye placering orientere sig mod Rådhuset, og der vil skabes en tæt sammenhæng mellem bygningen og springvandet. Pladsen vil stadig opleves som et åbent byrum og kunne benyttes til de aktiviteter, som er forbundet med pladsen.

Projektet vil nødvendiggøre en retablering af både belægninger, ledninger og afgravning af jord, da der skal bygges et underjordisk teknikrum og tilknyttet vand til springvandet. Den ydre kumme vil med genetableringen indgå og blive brugt i byen. I forbindelse med den nye placering af Dragespringvandet skal der ligeledes ske belægningsmæssige ændringer, sidde trin til at optage terrænspring og formidle overgangen mellem den ydre kumme og skålen samt etablering af et nyt og tidssvarende underjordisk teknikrum.

Flere træer på Rådhuspladsen

Med udgangspunkt i Københavns Kommunes strategi for Bynatur 2015-2025, hvor et af målene er at begrønne byen, plantes der flere træer på Rådhuspladsen. Træerne plantes i to etaper i forbindelse med afslutningen af arbejdet med metroforpladsen i 2019/2020, samt i forlængelse af, at HOFOR nedlægger en dampledning under Rådhuspladsen i 2020/2021.

I dette budgetnotat ansøges om midler til træplantninger i forbindelse med afslutningen af metroforpladsen.

Træerne plantes som en træække bestående af fire til seks nye træer på den kommende midterhelle på H. C. Andersens Boulevard. På denne vejstrækning er det vanskeligt at plante nye træer, hvilket er muligt på den nye midterhelle. Træerne plantes i forbindelse med færdiggørelsen af metroarbejderne i 2019.

Overordnet målsætninger og effekter

Dragespringvandet vil med den nye placering indgå i byrummet og bidrage til oplevelsen af Rådhuspladsen. Springvandet og især den ydre kumme samt de nye sidde trin vil bidrage med nye udnyttelsesmuligheder i byrummet. Træerne på midterhellen vil både være et grønt løft til Rådhuspladsen og til H. C. Andersens Boulevard. Træerne virker fardæmpende, da det bryder det meget brede vejrum op. Indsatsen understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af Københavnerne oplever byen som grøn. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 8,1 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,8 mio. kr. i perioden 2018-2020. Forvaltningen vurderer, at halvdelen af udgiften til flytning af Dragespringvandet kan finansieres ved fondsfinansiering, hvorfor der med dette budgetnotat ansøges om 6,8 mio. kr. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projekterne forventes ibrugtaget i april 2020 og september 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
Flytning af Dragespringvandet og genetablering med ydre kumme	Anlæg		2.000	2.000	2.000		6.000
Afledt drift til Dragespringvandet	Service				50	200	250
Yderligere begrønning af Rådhuspladsen	Anlæg		145	440	195		780
Afledt drift til begrønning	Service				10	20	30
Udgifter i alt			2.145	2.440	2.255	220	7.060

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 %) 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 vedrørende Dragespringvandet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der er endnu ikke udarbejdet detailprojekt, og der kan være uforudsete forhold i forbindelse med det videre projekteringsarbejde. Rådhuspladsen er en af byens aktive byrum. Ved anlægsarbejder skal der derfor tages højde for, at de mange større, faste arrangementer på stedet, kan forløbe samtidig med at anlægget udføres. Derudover anlægges tæt på Metroboksen, hvilket kan give udfordringer.

Rådhuspladsen er historisk et sted, hvor mange arkæologiske fund kan komme frem i lyset, som den gamle byport og andre historiske ting. Dette kan forsinke og fordyre projektet. Ligeledes afhænger projektet af metrobyggeriets endelige afslutning samt, hvor hård vinteren i 2019 og 2020 bliver.

I forbindelse med træplantningerne på midterhellen er der endnu ikke udarbejdet detailprojekt for midterhellen, hvor konkrete forhold som ledninger i jorden, ophængt vejbelysning, ophængte wire til vej- eller gadeskilte samt oversigtsforhold kan betyde, at enkelte træer ikke kan plantes.

Bevillingstekniske oplysninger

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,8 mio. kr. i perioden 2018-2020. Forvaltningen vurderer, at det er realistisk at få dækket halvdelen af udgiften til flytning af Dragespringvandet via fondsfinansiering, hvorfor der med dette budgetnotat ansøges om 6,0 mio. kr. til Dragespringvandet og til 0,8 mio. kr. til træplantning på midterhelle. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til renhold og vedligehold af monumentet samt pleje af træer.

Table 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
<i>Dragespringvandet</i>							
- Projektering		2.000	1.000	1.000		4.000	4.000*
- Udførsel			1.000	1.000		2.000	
<i>Yderligere begrønning</i>							
- Projektering		145	120			265	265*
- Udførsel			320	195		515	
Anlægsudgifter i alt		2.145	2.440	2.195		6.780	4.265*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>Dragespringvandet</i>							
- Vedligehold og afledt drift				50	200	250	
<i>Yderligere begrønning</i>							
- Vedligehold og afledt drift				10	20	30	
Afledte serviceudgifter i alt				60	220	280	

Tabel 3 – Tidsangivelse Dragespringvandet

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat oktober 2019 og ibrugtaget september 2020.

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

Tabel 4 – Tidsangivelse Begrønning

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat oktober 2018 og ibrugtaget april 2020.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projekterne kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling. Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, men emnet har været forelagt og er besluttet af Teknik- og Miljøudvalget den 21. november 2016.

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)									
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input checked="" 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"/>

Indre by, City Rådhuspladsen

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM23 Lokalt initierede byhaver og kantzoner



Baggrund

I 2016 forærede Københavns Kommune lidt over 800 træer til københavnere, der i bytte har sagt ja til at plante og passe træerne på egen grund. Dette initiativ med partnerskabstræer viser, at københavnere gerne vil bidrage til en grønnere by. Der er potentiale til at udvide dette engagement til andre, grønne tiltag som byhaver og grønne kantzoner, der giver liv langs bygninger og på byens pladser.

Indhold

Dette budgetønske indeholder tre indsatser:

1. Fortovshaver og kantzoner

Etableringen af en ordning for lokalt initierede fortovshaver og kantzoner, der giver københavnere en økonomisk håndsrækning til at gøre byen grøn gennem lokale initiativer. Der foreslås en ordning, hvor kommunen finansierer plantekasser, højbede og planter, som københavnere selv bestiller, afhenter og opstiller på offentlige- eller offentligt tilgængelige arealer. Indsatsen organiseres ved, at borgeren ansøger kommunen om støtte til et konkret tiltag. Efter godkendt ansøgning får borgeren adgang til at bestille plantekasse samt planter hos et udvalg af leverandører, der udvikler "to-go" løsninger til at gøre byen grøn. Forslaget omfatter midler til finansiering af grønne elementer, til administration og til information om ordningen, herunder vidensdeling og eksempelopsamling. Administrationsudgifterne er højest i 2018-2019, hvor ordningen etableres, og hvor de gode eksempler opsamles og formidles.

2. Flere byhaver med sociale formål

Flere steder i København er de grønne områder præget af gæster med få ressourcer som hjemløse, stofsælgere og friluftsdrikkere. Byhaven 2200 er et velkendt eksempel på, hvordan naboer kan mødes om et grønt initiativ og tiltrække besøgende på trods af de sociale udfordringer i området. Arbejdet kræver dog samarbejde med gadeplansmedarbejdere i Socialforvaltningen. Der er spirende interesse for at oprette byhaver i udsatte byområder og samarbejdet mellem beboere, drift og gadeplansmedarbejdere vil blive styrket gennem dette initiativ.

3. Gadegrønt i det grå

Borgere på Vesterbro har i stort omfang plantet blomster og krydderier i jorden under gadetræerne. Dette giver grønt i gaden, skaber engagement, naboskab og glæde. Der er behov for at styrke samarbejde med driften, så gadegrønt udbredes til hele byen. Herved får borgerne viden om, hvad og hvordan man planter for at undgå at skade

træerne, nedsætte oversigtsforhold i trafikken og får varigt grønt i gaden. Muligheden udbredes ved bl.a. at tilbyde borgerne gratis planter og jord samt vejledning til at passe på de eksisterende gadetræer.

Initiativ 1 og 2 kan suppleres af en plejeordning, hvor de grønne initiativer tilses og plejes af medarbejdere i en beskæftigelsesordning, så der ansættes folk i virksomhedspraktik til at hjælpe med driften af de grønne initiativer, som københavnere ellers selv skal varetage.

En beskæftigelsesordning vil kræve en undersøgelse af udføringsmulighederne og skal koordineres med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen. Udgifter til oplæring og uddannelse af praktikanter eller medarbejdere i beskæftigelsesordning er ikke indeholdt i dette budgetønske.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet vil medvirke til, at københavnere i større omfang engagerer sig i at gøre byen grøn, og dermed understøtter målsætningen om, at 75 % af alle københavnere i 2025 skal opleve København som en grøn og frodig by. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 9,4 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,8 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der er ikke afledte driftsudgifter forbundet med projektet. Projektet forventes ibrugtaget fra april 2018 og frem mod december 2021.

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
Flere fortovshaver	Anlæg		1.500	1.400	500	500	3.900
Flere byhaver med sociale formål	Anlæg		1.400	500	250	250	2.400
Gadegrønt i det grå	Anlæg		400	400	400	300	1.500
Udgifter i alt			2.800	2.300	1.150	1.050	7.800

Risikovurdering

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

Der kan være en risiko for, at forvaltningens driftsmedarbejdere får yderligere arbejde med tilsyn ved naboklager og nedtagning, hvis de grønne anlæg ikke vedligeholdes og skæmmer bybilledet. Hvorvidt dette betyder afledte serviceudgifter, vil erfaringsopsamling kunne pege på.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,8 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der er ikke afledte driftsudgifter forbundet med projektet. Projektet forventes ibrugtaget fra april 2018 og frem mod december 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift - Fortovshaver		1.500	1.400	500	500	3.900	500
Anlægsudgift - Byhaver		1.400	500	250	250	2.400	2.400
Anlægsudgift - Gadegrønt		400	400	400	300	1.500	1.500
Anlægsudgifter i alt		2.800	2.300	1.150	1.050	7.800	4.400

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2018 og ibrugtaget frem mod december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2018 og frem til 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 er ikke tidligere afsat midler til projektet.



TM24 Renovering af anlæg og håndtering af kastanjetræer omkring de indre søer



Baggrund

De Indre Søer er et af de mest besøgte rekreative områder i København, hvilket medfører et stort slid. Der er derfor behov for renovering af hensyn til sikkerhed og holdbarhed. Der blev i Budget 2014 afsat midler til et idékatalog for, hvordan området kan renoveres og opgraderes. Borgerinddragelsen i forbindelse med dette viste et stort ønske om at bevare området i den nuværende form, men med istandsættelser og forbedringer, hvilket danner udgangspunkt for dette budgetønske.

Indhold

Med dette budgetnotat ønskes finansiering til tre initiativer, der understøtter renoveringen af anlæggene i området ved de Indre Søer:

- **1. Intensiveret monitorering og pleje af kastanjetræer i 2018-2021 samt borgerinddragelsesproces vedrørende genplantning (1,5 mio. kr. i anlæg).**
Kastanjetræerne omkring søerne er svækket af alder, skadedyr og sygdom. Der er sket nedfald af store grene til fare for borgerne, og flere træer må fældes årligt. Af sikkerhedshensyn og for at bevare de markante træer længst muligt er der behov for intensiveret monitorering, pleje og beskæring af træerne. Endvidere skal der fremover genplantes med en mere robust træsort. Forvaltningen fraråder kastanje, da denne træart netop angribes af sygdom og skadedyr. Mulige nye træsorter, som på sigt vil blive det nye karaktertræ rundt om Søerne, kunne eksempelvis være sølvløv, tulipantræ eller fuglekirsebær.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil inddrage borgerne og lokaludvalg i processen omkring udskiftning af træer og valg af træsort, for at sikre mest muligt ejerskab til den store forandring en ny træart vil medføre. Efterfølgende vil Teknik- og Miljøudvalget få forelagt et konkret forslag til genplantningsplan. Indtil træerne udskiftes er der af sikkerhedshensyn behov for ekstra pleje og monitorering.

- **2. Renovering af anlæggene (bortset fra stenkant) (1,6 mio. kr. anlæg, 0,1 mio. kr. service).**

Der er en øget cykeltrafik og en mere intensiv brug af anlæggene rundt om de Indre Søer. Anlæggene er derfor slidte. Af sikkerhedshensyn og for at sikre anlæggenes holdbarhed er der behov for en renovering, som bl.a. omfatter gelændere, trapper og

belægninger. Skader ved belægninger og trapper udgør et bl.a. et sikkerhedsproblem i forhold til de mange løbere der benytter stierne rundt om søerne. Ligeledes er der behov for midler til afledt drift, så anlæggene, når de er renoveret, kan vedligeholdes og bevare deres værdi og ny renovering dermed kan forebygges.

Der ønskes i et særskilt budgetforslag; ”Renovering af belysning i Fældedparken og forbedrede løberuter omkring søerne”, 4,2 mio. kr. til at etablere løbebelysning omkring søerne, langs de stier hvor der ikke blev etableret belysning i 2014. Det er stierne langs den nordlige Sortedams Sø, den vestlige side af den sydlige Sortedams Sø, samt den nordlige og østlige del af Skt. Jørgens Sø. Gennemføres dette vil det bidrage til opgraderingen af anlæggene og forbedring af løbeforholdene ved søerne. Etablering af belysning og renovering af anlæggene vil i givet fald blive koordineret i forvaltningen.

- **3. Forundersøgelse af stenkanten (0,1 mio. kr. i anlæg).**

Stenkanten og de tilgrænsende dele fx belægninger, trapper ved kanten og andet skal genoprettes af hensyn til holdbarhed og sikkerhed. Anlægsteknisk og økonomisk er det bedst at gøre det samtidigt med de øvrige anlæg (jf. indsats 2). Fordi stenkanten står under vand, er det imidlertid nødvendigt med en nærmere forundersøgelse af denne for at præcisere renoveringsbehovet. Nogle steder skal der således foretages en fuldstændig genopretning af stenkanten, mens der andre steder blot skal fuges enkelte fuger. På baggrund af forundersøgelsen kan der estimeres en samlet pris for renovering af stenkanten og tilgrænsende dele.

Overordnede målsætninger og effekter

Renoveringsindsatserne vil medvirke til at bevare byens værdier og til, at københavnere oplever byen som velholdt. Samtidig vil det mindske risikoen for faldulykker ved de indre søer. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,9 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i 2018-21. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 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)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
1. Borgerinddragelse, intensiveret monitorering og pleje af kastanjetræer	Anlæg		660	300	300	300	1.560
2. Renovering af anlæg	Anlæg		1.560				1.560
2. Vedligehold af anlæg	Service			120	120	120	360
3. Forundersøgelse af stenkanten	Anlæg		140				140
Udgifter i alt			2.360	420	420	420	3.560

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’ (0,1 %). 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 kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsudgifterne til uforudsete udgifter.

Borgerinddragelse: Borgerinddragelsesprocesser udvikler sig ofte undervejs, og det er derfor vanskeligt at estimere de udgifter, der vil være forbundet med den planlagte borgerinddragelse omkring udskiftning af kastanjetræerne under første delprojekt.

Renoveringen af anlæggene: Prissætningen er forbundet med usikkerhed fordi den er baseret på en konsulentundersøgelse af renoveringsbehovet, som er gennemført i 2014. Det betyder, at der kan være sket en forværring af nogle anlæg, og dermed en fordyring af opgaven. Reparationer kræver ingen dispensationer i forhold til fredningen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i 2018-21. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio.kr. årligt til vedligehold af de renoverede dele af anlægget. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
<i>1. Borgerinddragelse samt intensiveret monitorering og pleje af kastanjetræer</i>							
- Udførsel		660	300	300	300	1.560	1.560
<i>2. Renovering af anlæggene, og tilgrænsende dele</i>							
- Projektering		370				370	370
- Udførsel		1.190				1.190	1.190
<i>3. Forundersøgelse af stenkanten</i>							
- Projektering		140				140	140
Anlægsudgifter i alt		2.360	300	300	300	3.260	3.260
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			120	120	120	360	
Afledte serviceudgifter i alt			120	120	120	360	

1. Intensiveret monitorering og pleje af kastanjetræer i 2018-2021 samt borgerinddragelsesproces vedrørende genplantning

Projektet forventes fysisk igangsat i januar 2018 og ibrugtaget løbende fra januar 2018 til oktober 2012.

Tabel 3 - Tidsangivelse

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

2. Renovering af anlæggene, bortset fra stenkant og tilgrænsende dele

Projektet forventes fysisk igangsat i april 2018 og ibrugtaget i september 2018.

Tabel 4 - Tidsangivelse

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

3. Forundersøgelse af stenkanten

Projektet forventes igangsat i oktober 2017 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 5 - Tidsangivelse

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

Øvrige tekniske oplysninger

Har budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

De indre søer

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere blevet givet midler til formålet.



TM26 Grøn pakke – Frivillige deltagere i udvikling, pleje og vedligehold af byen



Baggrund

Naturprojekter baseret på frivilligt engagement skaber en levende by og stor glæde for københavnere. Biodiversiteten på Københavns Kommunes naturarealer har i dag stor gavn af projekter løftet af frivillige. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at disse indsatser bør støttes yderligere, både fordi frivillige aktiviteter giver bynaturen/København en naturgevinst, og fordi der er et stort potentiale for samskabelse. Der er en stor interesse hos københavnere for at deltage i frivillige naturprojekter, men forvaltningen har ikke ressourcer til at kunne respondere på alle henvendelserne.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder tre udvalgte initiativer, der skal understøtte, at flere københavnere får mulighed for, at engagere sig i naturprojekter af byen og får et større ejerskab til byen:

1. Mere afgræsning med husdyr (2,0 mio. kr. i anlæg)

Der er stor interesse for oprettelse af græsningslaug i Københavns grønne områder. Græsningslaugene er drevet udelukkende af frivillige kræfter. Indhegningerne med husdyr er et yndet udflugtsmål for mange og har stor rekreativ værdi. Forvaltningen ønsker derfor at give mulighed for flere græsningslaug fx i Ryvangens Naturpark, Amager Fælled og på Vestvolden ved at støtte laugene økonomisk med fx etablering af hegn, vand-tilførsel og indkøb af dyr. Forvaltningen har gode erfaringer med græsningslaug med sommerafgræsning ved får og køer, men har endnu ikke haft mulighed for at tilbyde borgerne græsningslaug med heste, som vil være til stor glæde for mange børn og voksne. Forvaltningen forventer, at afgræsning vil have en positiv effekt på naturværdien og vil, når den iværksættes på beskyttede naturtyper, opfylde kommunens plejepligt af naturen i området, der afgræsses.

2. Naturen som social løftestang (1,0 mio. kr. i anlæg)

Naturen kan noget helt særligt for borgere, der befinder sig i en social udsat position. Recovery-forløb i naturen giver disse borgere en mulighed for at komme på rette fode igen. Med afsæt i naturpleje såsom leslåning arbejder recovery-forløbene pædagogisk med at opbygge en forståelse af at tilhøre et arbejdsfællesskab, hvor brugerne bliver en del af et socialt miljø og på sigt kan nærme sig arbejdsmarkedet.

3. Haveejere gør en forskel for naturen (1,0 mio. kr. i anlæg)

Der er gode erfaringer med at få villahaveejere langs Utterslev Mose til at ændre deres havebrug for at skabe levesteder for områdets vilde planter og dyr. Initiativet har skabt fokus på naturværdierne i Utterslev Mose, godt naboskab og udbredt nyttig viden om arter og deres levesteder. Indsatsen består af havekonsulentbesøg og netværksdannelse og er også udbredt til institutioner med arealer tæt på mosen. Initiativet kan udbredes yderligere til naboer tæt på andre af byens værdifulde naturområder og kan også omfatte kolonihaver og nyttehaver.

Forslag til flere initiativer, som vil understøtte frivillighed og skabe en grøn by er indeholdt i budgetnotat TM23 Lokalt initierede byhaver og kantzoner gennem indsatserne; flere fortovshaver, byhaver med sociale formål og gadegrønt i det grå.

Frivillighed og beskæftigelse

I initiativ 1. ”Mere afgræsning med husdyr” kan medarbejdere i en beskæftigelsesordning varetage de frivilliges opgave med at tilse hegn og klippe græs, der vokser op under hegnet. For initiativ 2 ”Naturen som social løftestang” er der allerede elementer af beskæftigelsesordninger for svage grupper, men beskæftigelsesindsatsen kan udvikles og formaliseres yderligere i et samarbejde med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen.

En beskæftigelsesordning vil kræve en undersøgelse af udformningsmulighederne og skal koordineres med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen. Udgifter til oplæring og uddannelse af praktikanter eller medarbejdere i beskæftigelsesordningen er ikke indeholdt i dette budgetønske.

Overordnede målsætninger og effekter

En fuld eller delvis gennemførelse af initiativerne vil gøre, at målsætninger i Fællesskab København og Strategi for Bynatur kan nås, herunder at øge borgernes oplevelse af København som en grøn by, at øge muligheden for at involvere sig lokalt, at dobbelt så mange frivillige skal deltage i udvikling, pleje og vedligehold af byen, og at flere københavnere skal opleve, at de deltager aktivt i arbejdet med at gøre København grønnere. Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 4,8 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

De tre projekter har samlet estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget frem mod december 2021. Initiativ 2 og 3 kan skaleres op og ned og initiativ 1 kan skaleres op.

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. Mere afgræsning med husdyr	Anlæg		200	1.000	600	200	2.000
2. Naturen som social løftestang	Anlæg		250	250	250	250	1.000
3. Villahaveejere gør en forskel for naturen	Anlæg		250	250	250	250	1.000
Afledt drift og koordinering af indsatserne	Service		450	450	450	450	1.800
Udgifter i alt			1.150	1.950	1.550	1.150	5.800

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Det samlede projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til koordinering af de frivillige indsatser, tilsyn med græsnings- og recovery-initiativet samt afledt drift.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
1. Mere afgræsning med husdyr		200	1.000	600	200	2.000	2.000
2. Naturen som social løftestang		250	250	250	250	1.000	1.000
3. Villahaveejere gør en forskel for naturen		250	250	250	250	1.000	4.000
Anlægsudgifter i alt		700	1.500	1.100	700	4.000	4.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Afledt drift af koordinering af indsatserne		450	450	450	450	1.800	
Afledte serviceudgifter i alt		450	450	450	450	1.800	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat i 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? (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 ikke tidligere afsat midler til denne indsats.



TM27 Gadetræer på fortovsarealer, i 10 meter zoner og på ubenyttede gadearealer



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 30. maj 2016 ”Plan for at plante 100.000 træer i København”. Af planen fremgår, at der skal plantes 11.150 nye gadetræer samt en målsætning om at øge tætheden af gadetræerne. I dag er der i gennemsnit 30 meter mellem træerne.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har kortlagt byens eksisterende gadetræer og afdækket, hvor, og hvor mange træer der skal plantes for at øge tætheden til 15 meter mellem træerne på alle kommunale veje som forvaltningen anbefaler i Træprioriteringsplan 2017-2019. Endelig har forvaltningen undersøgt, hvor det konkret er muligt at plante træerne.

Der er fundet 6.115 potentielle placeringer til træer, hvor det ikke er nødvendigt at nedlægge parkeringspladser:

- **Træer på fortovsareal - 2.150 placeringer**
Placering bag kantsten, herunder på fortove, på udvidede fortove, i forbindelse med skråparkering, heller mm.
- **Træer i 10 meter zone på gadeareal - 2.569 placeringer**
- Placering af træer på vejbanen ved kryds og udkørsler, hvor der grundet krav til oversigtsforhold for bilister ikke må parkeres. Opstammede træer hindrer ikke udsyn.
- **Træer på andet gadeareal - 1.396 placeringer**
Placering på vejbanen og ”foran” kantstenen, som ikke kan kategoriseres indenfor træer i 10m-zone.

Det kan forventes, at en stor del af de mulige plantesteder vil blive tilplantet i forbindelse med anlæg af skybrudsprojekter, vej, cykelsti og andet. Nogle af placeringerne vil desuden vise sig ikke egnede på grund af ledninger i jorden.

Forvaltningen foreslår, at der afsættes midler til, at plante 450 gadetræer på steder, som ikke forventes at indgå i andre projekter. Disse plantninger vil i første omgang give et grønt løft til byen og til veje, der mangler gadetræer. Budgetønsket kan skaleres.

Der plantes over de fire år i alle bydele, hvor det prioriteres at starte med de bydele, der har lavest kronedække (procent kronedækning i parentes) og et stort potentiale for nyplantninger:

1. år: Østerbro (11 %) og Amager Øst (11 %)
2. år: Vesterbro/ Kgs. Enghave (13 %), Nørrebro (14 %) og Indre By (11 %)
3. år: Valby (17 %) og Bispebjerg (18 %)
4. år: Vanløse (18 %), Brønshøj/ Husum (22 %) og Amager Vest (24 %)

Overordnede målsætninger og effekter

Med Træpolitik 2016-2025 og Bynaturstrategi 2015-2025 har Københavns Kommune en målsætning om at plante 100.000 træer inden 2025, at 11.150 af disse skal være gadetræer på kommunale veje og at kronedækket øges fra 16% til 20% i 2025.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 43,2 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 36,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019, 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget fra december 2018 og frem mod december 2021.

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
Træer på fortovsareal, i 10 meter zoner og på ubenyttet vejareal	Anlæg		9.000	9.000	9.000	9.000	36.000
Afledt drift Træer på fortovsareal, i 10 meter zoner og på ubenyttet vejareal	Service		118	236	354	472	1.180
Udgifter i alt			9.118	9.236	9.354	9.472	37.180

Risikovurdering

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

Placeringen af alle potentielle træer i kortlægningen er kun vejledende. Ved projektering af en konkret plantning, skal der søges ledningsoplysninger samt tages hensyn til gaderummet og kvarterets æstetisk, arkitektur mv. Særligt afdækningen af ledningernes placering vil kunne føre til, at det ikke vil være muligt at plante samtlige potentielle træer. Dette kan have betydning for antallet af træer, der på sigt kan plantes, men ikke antallet og økonomien i dette budgetnotat, der kun er en lille procentdel af det samlet potentiale.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 36,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,2 mio. kr. i 2019, 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der regnes med en gennemsnitspris på anlæg af et træ i belægning på kr. 75.000 og en gennemsnitspris på pleje af et træ på kr. 1.050 pr. år.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- projektering		630	630	630	630	2.520	2.520
- Udførelse		8.370	8.370	8.370	8.370	33.480	33.480
Anlægsudgifter i alt		9.000	9.000	9.000	9.000	36.000	36.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		118	236	354	472	1.180	1.180
Afledte serviceudgifter i alt		118	236	354	472	1.180	1.180

Tabel 3 – Tidsangivelse

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

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling. Teknik- og Miljøudvalget vil fra 2019 årligt få forelagt en indstilling om udmøntning af midlerne.

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 budget 2017 afsat 4,0 mio. til 'Flere træer og partnerskabstræer', hvoraf 2,0 mio. kr. er allokeret til flere gadetræer.

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

Henvisninger

Bynatur i København - Strategi 2015-2025

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1447

Træpolitik 2016-2025

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

Plan for at plante 100.000 træer i København (TMU 30. maj 2016)

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



TM28 Pulje til begrønning af igangværende projekter og kickstart af bynaturstrategien



Baggrund

Mange igangværende anlægsprojekter er vedtaget før bynaturstrategien blev besluttet og der er ikke indtænkt træer og bynatur, der ellers har et stort potentiale for at gøre København til en grøn by. Dette gælder også renoveringsprojekter af fortov, cykelsti og vej, hvor der ikke er afsat midler til begrønning. Der er dog mulighed for at skabe synergi og reducere anlægsomkostningerne ved at samtænke etableringen af bynatur med igangværende projekter. Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et læringskatalog i 2016 med eksempler på, hvordan byrum domineret af asfalt kan omdannes til bynatur. Teknik- og Miljøudvalget er 8. maj 2017 blevet orienteret om eksemplerne. Ovenstående billeder er fra Haderslevgade på Vesterbro.

Indhold

Forvaltningen foreslår derfor, at der i en overgangsperiode afsættes midler til begrønning ved igangværende projekter, hvor der ikke er afsat tilstrækkelige midler til dette.

Det foreslås, at der oprettes en pulje på 9,0 mio. kr. årligt i 2018-2021, som kan søges til nedenstående tre typer anlægsprojekter:

- Mindre skybrudsprojekter, hvor der plantes træer, buske, stauder mv.
- Anlægsprojekter, hvor der plantes træer, buske, stauder mv.
- Vej-, cykelsti- og fortovsrenovering gadetræer og bynatur.

Forvaltningen vil tilstræbe en ligelig fordeling af midlerne mellem de tre typer af anlægsprojekter, med mindre der foretages et politisk ønske om en anden fordeling. Ønsket er skalerbart. Hvis der det enkelte år er tiloversblevne midler foreslås det, at disse anvendes af forvaltningen til at plante flere gadetræer. Gadetræerne vil blive plantet ud fra forvaltningens kortlægning af, hvor der ”mangler” gadetræer.

Overordnede målsætninger og effekter

En pulje til plantning af træer og anden begrønning i forbindelse med igangværende anlægsprojekter vil understøtte målet i Bynaturstrategi 2015-2025 om at plante 100.000 træer inden 2025, samt målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere oplever København som en grøn by.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 43,2 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 36,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2018, 1,3 mio. kr. i 2019, 2,1 mio. kr. i 2020 og 2,9 mio. kr. fra 2021 og frem. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 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
Mindre skybrudsprojekter	Anlæg		3.000	3.000	3.000	3.000	12.000
Anlægsprojekter	Anlæg		3.000	3.000	3.000	3.000	12.000
Vej-, cykelsti- og fortovsrenovering	Anlæg		3.000	3.000	3.000	3.000	12.000
Afledt drift Mindre skybrudsprojekter	Service		140	419	698	977	2.234
Afledt drift Anlægsprojekter	Service		140	419	698	977	2.234
Afledt drift Vej-, cykelsti- og fortovsrenovering	Service		140	419	698	977	2.234
Udgifter i alt			9.420	10.257	11.094	11.931	42.702

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 36,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2018, 1,3 mio. kr. i 2019, 2,1 mio. kr. i 2020 og 2,9 mio. kr. fra 2021 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		630	630	630	630	2.520	2.520
- Udførsel Mindre skybrudsprojekter		2.790	2.790	2.790	2.790	11.160	11.160
- Udførsel Anlægsprojekter		2.790	2.790	2.790	2.790	11.160	11.160
- Udførsel Vej-, cykelsti- og fortovsrenovering		2.790	2.790	2.790	2.790	11.160	11.160
Anlægsudgifter i alt		9.000	9.000	9.000	9.000	36.000	36.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift Mindre skybrudsprojekter		140	419	698	977	2.234	
- Vedligehold og afledt drift Anlægsprojekter		140	419	698	977	2.234	
- Vedligehold og afledt drift Vej-, cykelsti- og fortovsrenovering		140	419	698	977	2.234	
Afledte serviceudgifter i alt		420	1.257	2.094	2.931	6.702	

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 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 0,1 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget løbende fra januar 2018 og frem til december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Fra januar 2018 og frem til december 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Det 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 er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisning

Notat: Bynatur: Læringsprojekt med syv gode eksempler på begrønning.

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/2b644d9d-ff66-4a6c-80b7-fdc2c22a1393/99658233-24e9-4b37-aa14-c566565e05c0/Attachments/17900476-23087034-20.PDF>



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)
- Støjbvagt: 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)
- Støjbvagt: Fortsættelse af bevilling til bekæmpelse af støj (1,6 mio. kr. årligt i service)
- Ny støjbvagtspraksis (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)
- Støjbvagt: Fortsættelse af bevilling til bekæmpelse af støj (1,6 mio. kr. årligt i service)
- Ny støjbvagtspraksis (1,0 mio. kr. årligt i service)
- Udvidelse af støjbvagt (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.

Table 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 toilettenheder, 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.



TM30 Sikker drift - Konsolidering af kommunens investeringer i ITS og trafikledelse



Baggrund

Genopretning af trafiksignalerne, ITS-løsninger og trafikledelsessystem, samt Trafiktårnet og den kommende trafikmodel udgør fundamentet for en grøn, effektiv og sikker trafikafvikling i København. Disse initiativer er finansieret i Budget 2013, 2014, 2015 og 2016. Dette budgetnotat sikrer drift af de eksisterende ITS-indsatser og giver trafikanterne maksimal udbytte af den nye teknologi. Den vil give en bedre og mere pålidelig trafikafvikling i byen og medføre samfundsøkonomiske gevinster ved at forebygge trængsel for både cykler, busser og biler. Med investeringerne i området er fundamentet ligeledes skabt for anden bølge af ITS programmet, som skal bringe Københavns kommune nærmere opfyldelsen af servicemålene for fremkommelighed og visionen i Klimaplanen om at være CO₂ neutral i 2025. Anden bølge af ITS investeringerne er behandlet i et særskilt budgetnotat (TM18 ITS og fremkommelighed – Grøn effektiv og sikker trafikafvikling).

Indhold

Det nye trafikledelsessystem samler alle trafiksignaler og ITS udstyret på gaden på én platform. Med driftsbevillingen vil det være muligt fra Trafiktårnet løbende at optimere trafiksignalerne, overvåge trafikken i realtid i forhold til servicemålene og gribe ind ved trafikale hændelser for at minimere generne for trafikanterne. Samtidig bliver det muligt at levere trafikinformation via sociale medier eller på de nye elektroniske informationstavler målrettet cyklister m.m. Der er allerede veldokumenterede effekter af trafikinformation fra Trafiktårnet. For eksempel lykkedes det at afvikle trafikken til åbningskoncerterne i Royal Arena uden væsentlige problemer, og hvor 11.500 af de 16.000 gæster anvendte metroen til og fra koncerterne.

Den nye teknologi afføder nye arbejdsopgaver, der i dag ligger udover, hvad medarbejderne i Teknik- og Miljøforvaltningen udfører. Med budgetønsket stilles forslag om at øge driftsbevillingen til ITS med 4,1 mio. kr. årligt. Den øgede driftsbevilling omfatter midler til:

- at udnytte de nye muligheder i den nye ITS teknologi til at optimere trafikflow for cykler, busser og biler
- at udnytte realtidsdata til overvågning af rejsetid på biltrafikken

- at ”hoste” server og ITS-udstyr som implementeres med anlægsmidler i 2017.

Den øgede driftsbevilling er afgørende for at udnytte de nye muligheder i teknologien, samt sikre en stabil trafikale drift på kommunens vej- og stinet

Målsætninger og effekter

Driftsbevillingen vil forbedre den daglige fremkommelighed i henhold til de politisk vedtagne servicemål for rejsetid for cykler, busser og biler, antal stop for cykler og biler samt rejsetidspåidelighed for busser og biler. Desuden forbedres fremkommeligheden ved events og gener ved trafikale hændelser som vejarbejder eller trafikulykker minimeres.

Den nye teknologi vil betyde en markant forbedring af forvaltningens muligheder for at optimere trafiksignalerne til den aktuelle trafiksituation, sætte ind med aktiv styring af trafikken og informere trafikanterne om nuværende og kommende trafiksituationer. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer på den baggrund, at anlægsudgifter til eksterne konsulenter til bl.a. trafikafviklingsplaner og signaloptimering i fremtiden vil blive reduceret.

Driftsbevillingen vil desuden sikre en stabil drift af ITS-udstyret. Driftsbevillingen vil ligeledes bidrage til bedre trafikinformationer om bilernes fremkommelighed i hele byen. Anvendelse af GPS data giver et bedre billede af fremkommeligheden for biler i hele byen og ikke kun de steder, hvor der sidder sensorer. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer på den baggrund, at anlægs- og drifts udgifter til nye sensorer mindskes med en GPS-løsning.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 4,5 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 <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Drift	Service	4.450	4.450	4.450	4.450	17.800
Udgifter i alt		4.450	4.450	4.450	4.450	17.800

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 4,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2018.

Tabel 2 – Serviceudgifter:

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Personale i Trafiktårnet	3.000	3.000	3.000	3.000	12.000
- GPS data	450	450	450	450	1.800
- Drift af ITS udstyr i bølge 1	650	650	650	650	2.600
- Serverdrift og kommunikationslinjer	350	350	350	350	1.400
Serviceudgifter i alt	4.450	4.450	4.450	4.450	17.800

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, men 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

I Budget 2013 blev der afsat 33 mio. kr. til genopretning af trafiksignaler. Lyssignalerne i de enkelte kryds blev online, så fejl hurtigt blev opdaget og udbedret til gavn for fremkommeligheden. I budget 2014 blev der afsat yderligere 17 mio. kr. til samme formål

I Budget 2013 blev der afsat 60,0 mio. kr. til følgende indsatser i 1.bølge af ITS-programmet: Signalsoptimering, ECO-driving, intelligent belysning i fem kryds, reduktion af ulykker forårsaget af biler, der kører over for rødt, trafikledelsessystem og sensornetværk, ny app til bilister, dynamisk skilt til cyklister og forsøg med dynamiske gaderum.

I Overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 5,0 mio. kr. til signalsoptimering af Jagtvej og Åboulevarden ved brug af realtidsdata. I Budget 2016 blev der afsat 21,3 mio. kr. udbygning af sensornetværk og udvikling af en trafikmodel. Den nye trafikmodel er under udvikling og vil medvirke til at forudsige og optimere trafiksituationen for eksempel ved ny byudvikling eller omfattende vejarbejder. Modellen forventes i drift i 2019

I Budget 2015 blev der afsat 4,7 mio. kr. om året i driftsmidler til samarbejdet med Vejdirektoratet og Københavns Politi til primært husleje, samt ressourcer til trafikovervågning og trafikinformation fra Trafiktårnet

I Budget 2016 blev der afsat 21,3 mio. kr. udbygning af sensornetværk og udvikling af en trafikmodel.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2013 (ITS 1 bølge)		3.000	21.000	20.000	16.000		
Budgetaftale 2013 (signaler 1. bølge)		33.000					
Budgetaftale 2014 (signaler 4. bølge)			17.000				
Overførelssagen 2014-15				1.300	3.700		
Budgetaftale 2015 (drift)				4.700	4.700	4.700	4.700
Budgetaftale 2016					5.750	5.175	5.175
Afsatte midler i alt, anlæg		36.000	38.000	21.300	25.459	5.175	5.175
Afsatte midler i alt, drift				4.700	4.700	4.700	4.700



TM33 Ydelsesstøtte til renovering af Øresundskollegiet

Baggrund

Der ønskes midler til ydelsesstøtte af realkreditlån til ekstraordinær renovering af Øresundskollegiet. Ydelsesstøtten sikrer, at huslejepåvirkningen minimeres i forhold til, at de studerende ellers skulle bære hele låneudgiften selv. Ydelsesstøtten medvirker dermed til at sikre billige ungdomsboliger i København, hvorfor Københavns Kommune tidligere har ydet støtte til ekstraordinære renoveringer af kollegier, når betingelserne herfor er opfyldt.

Indhold

Øresundskollegiet er opført fra slutningen af 1960'erne til starten af 1970'erne og er Danmarks største kollegium med 1.025 lejemål, som er fordelt på cirka 44.000 m². Øresundskollegiet har et stort behov for udskiftning af vinduer, tekniske installationer (faldstammer og stigestreng) og hoveddøre, der i behandlingen af sagen har vist sig ikke at leve op til gældende brandkrav, hvilket kollegiet har søgt om støtte til efter almenboliglovens § 100. Renoveringsarbejderne beløber sig til cirka 187 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget en ansøgning om ydelsesstøtte fra Øresundskollegiet iht. § 100 i Almenboligloven. Forvaltningen skønner, at der er basis for at godkende ansøgningen, idet det bemærkes, at den tekniske sagsbehandling endnu ikke er tilendebragt. Der er derfor mulighed for, at en del af arbejderne undtages fra støtte, såfremt disse ikke opfylder betingelserne for støtte efter almenboliglovens § 100. Afsættes der midler på budget 2018 til ydelsesstøtten, vil forvaltningen foretage en endelig vurdering af ansøgningen, og Borgerrepræsentationen vil blive forelagt en indstilling til godkendelse.

Teknik- og Miljøforvaltningen skønner, at den forestående renovering af kollegiet er nødvendig for at bevare dette som et attraktivt og tidssvarende boligtilbud for studerende. Derudover finder forvaltningen det påkrævet, at hoveddørene udskiftes, så de lever op til gældende brandkrav. Derfor er forvaltningen indstillet på at anbefale til Borgerrepræsentationen, at kommunen yder den ansøgte støtte til kollegiet. Dette sikrer, at huslejepåvirkningen minimeres i forhold til, hvis de studerende skal bære hele låneudgiften selv. Kommunen giver samtidig tilsagn på vegne af staten. Kommunens andel af ydelsesstøtten udgør 20 % af den samlede ydelsesstøtte, mens 80 % betales af staten.

Ved § 100-støtte garanteres kollegiet en fast lav ydelse. Den manglende marginal op til den ydelse, som kollegiet skal betale på det konkrete lån, er den ydelsesstøtte, som staten og kommunen yder. Hvis der ikke gives ydelsesstøtte til renoveringen, vil huslejen på Øresundskollegiet på årsbasis stige ca. dobbelt så meget, svarende til 203 kr./m². Det svarer for en bolig med et bruttoareal på 28 m² til en månedlig huslejestigning på 473 kr. fra 2.105 kr. til 2.578 kr. Såfremt der gives ydelsesstøtte vil huslejen være 2.321 kr. svarende til en månedlig huslejestigning 216 kr. eller på årsbasis 93 kr./m²

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i 1,1 mio. kr. årligt i 2018 og med en faldende profil fremadrettet. Ydelsesstøtten aftrappes løbende, indtil beboerbetalingen svarer til ydelsen på lånet, derfor er udgiftsprofilen faldende over årene. Låneperioden for renoveringen forventes at være 30 år. Når kommunen yder støtte, er kommunen også

forpligtet til fremover at indestå for et eventuelt underskud på kollegiet. Projektet forventes ibrugtaget i august 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
Ydelsesstøtte	Service		1.100	1.090	1.080	1.070	4.340
Udgifter i alt			1.100	1.090	1.080	1.070	4.340

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i 1,1 mio. kr. årligt i 2018 og med faldende profil fremadrettet. Ydelsesstøtten aftrappes løbende, indtil beboerbetalingen svarer til ydelsen på lånet, derfor er udgiftsprofilen faldende over årene. Låneprosjektet forventes at være 30 år. Når kommunen yder støtte, er kommunen også forpligtet til fremover at indestå for et eventuelt underskud på kollegiet.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Ydelsesstøtte		1.100	1.090	1.080	1.070	4.340
Afledte serviceudgifter i alt		1.100	1.090	1.080	1.070	4.340

Øvrige tekniske oplysninger

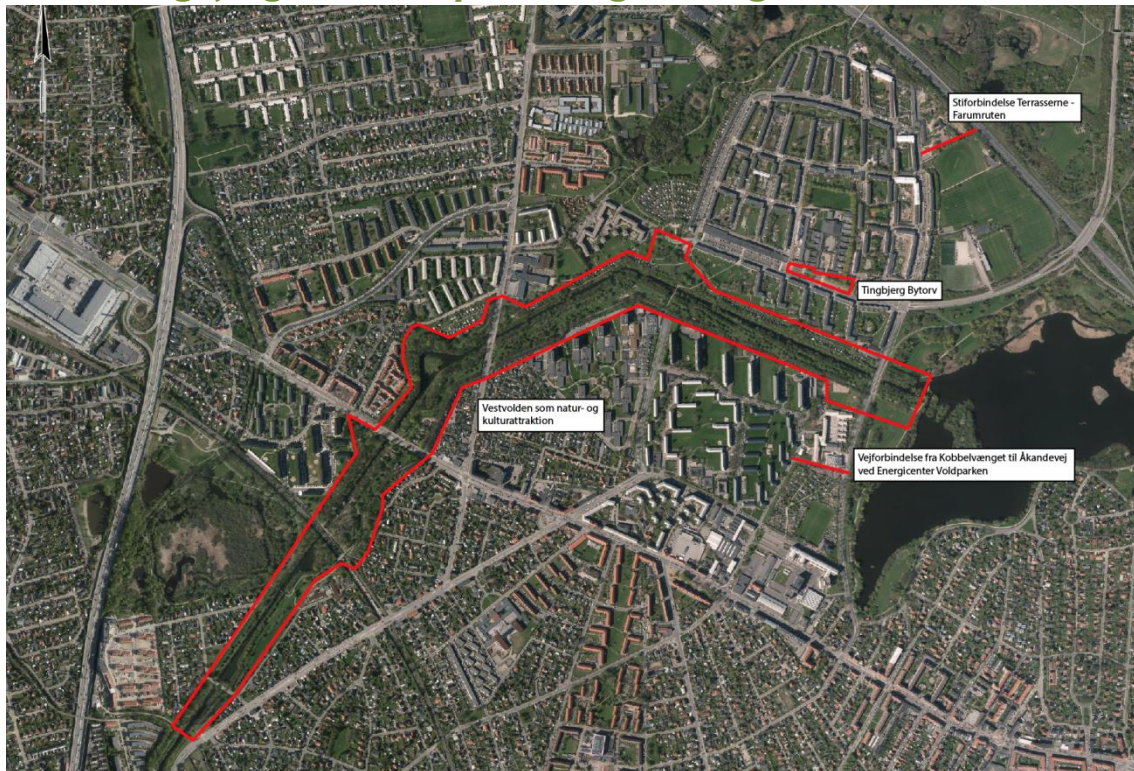
Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Renoveringen skal godkendes af Borgerrepræsentationen før den kan igangsættes.

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	

Dalslandsgade 8, 2300 København S

TM34 Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi



Baggrund

Københavns Kommune og de almene boligorganisationer fsb og SAB samarbejder om Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi, som Borgerrepræsentationen vedtog i 2015. Byudviklingsstrategien åbner bydelen op med nye trafikforbindelser, nye boliger, styrket byliv, erhverv og grønne kvaliteter. Der er afsat midler i Budget 2015, 2016 og 2017, som understøtter formålet. Strategien understøtter blandt andet Fællesskab Københavns mål om, at antallet af særligt udsatte boligområder i København er halveret i 2025.

Indhold

Med dette budgetnotat ønskes midler til finansiering af Teknik- og Miljøforvaltningens resterende anlægsprojekter i byudviklingsstrategiens indledende bymodningsfase. Budgetønskerne er udviklet i samspil med Børne- og Ungdomsforvaltningens planer for Tingbjerg Heldagsskole samt boligorganisationernes infrastrukturpuljeansøgning til Landsbyggefonden og fysiske helhedsplaner. Budgetnotatet består af følgende projekter:

Tingbjerg Bytorv (9,5 mio. kr.)

I byudviklingsstrategien er et af de helt centrale åbningstræk, at Ruten skal styrkes som Tingbjergs hovedgade og væsentligste byrum. Dette gøres blandt andet med åbningen af Tingbjerg Heldagsskole ud mod Ruten og opførelsen af Tingbjerg Bytorv. Tingbjerg Bytorv bliver det nye centrale mødested i Tingbjerg og bydelens ansigt udadtil, der fungerer som forplads til skolen i sammenhæng med pladsen ved det nye Tingbjerg Kulturhus. Ved Bytorvet møder Ruten den nye centrale cykelforbindelse Husumforbindelsen, der fra 2020 forbinder Tingbjerg til Husum på tværs af Vestvolden.

Projektet er inddelt i to delprojekter. Delprojekt 1 er et eksisterende byrum, som ønskes opgraderet, så det understøtter en åbning af Tingbjerg Heldagsskole og den øvrige

byudvikling langs Ruten og dens sidegader. Delprojekt 2 er i dag en parkeringsplads og et grønt areal med begrænset brug, som tilhører boligorganisationen SAB. Arealets fremtidige funktion er endnu ikke fastlagt, men der ønskes opført en funktion, der kan understøtte byrummet i delprojekt 1. I Byudviklingsstrategien foreslås det at indrette en overdækket boldbane. Denne idé foreslås konkretiseret i et idéudviklingsforløb, som skal afklare mulighederne for, hvordan dette kan ske.

Vestvolden som natur- og kulturattraktion (59,1 mio. kr)

Borgerrepræsentationen besluttede i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2016 at igangsætte et samskabelsesprojekt på Vestvolden. Dette har resulteret i et idékatalog med 14 initiativer, der tilsammen kan give Vestvolden et kvalitetsløft, så området opleves mere tilgængeligt og trygt, samtidig med, at de rekreative muligheder forbedres. På den måde kan Vestvolden blive til en lokal og regional attraktion, som kobler bydelen med resten af byen og fjerner barrierer mellem Tingbjerg og Husum Nord. Der ønskes afsat midler til de 14 initiativer, som er nævnt nedenfor og inddelt under følgende tre overskrifter:

Revitalisering og synlighed, Fællesskabende aktiviteter og Forsvarsværkets historie.

Initiativerne kan udføres uafhængigt af hinanden. En detaljeret beskrivelse af hvert initiativ findes i bilag 2 og i Idékatalog for Vestvolden. I overensstemmelse med hensigtserklæringen fra Budget 2016 afsøges mulighederne for at få en eller flere fonde til at medfinansiere initiativerne. Såfremt der opnås tilsagn om fondsstøtte, vil eventuelle overskydende midler blive ført tilbage til kassen.

Revitalisering og synlighed:

- Markering af indgangene (initiativ 1)
- Belysning (initiativ 10)
- Renovering af stier (initiativ 11)
- Udskiftning af inventar og hegn (initiativ 12)
- Beskæring af træer og buske (initiativ 13)
- Renovering af broer (initiativ 14)

Fællesskabende aktiviteter:

- En bemandet legeplads (initiativ 3)
- Naturbyen (initiativ 4)
- Skole- og Nyttehaver (initiativ 5)
- Temamåned og events (initiativ 6)
- Træningsredskaber (initiativ 9)

Forsvarsværkets historie:

- Skilte (Initiativ 2)
- Synliggørelse af forsvarshistorien (Initiativ 7)
- Dobbeltkaponieren (Initiativ 8)

Initiativerne kan udføres uafhængigt af hinanden, men hvis der skal prioriteres mellem initiativerne, anbefaler forvaltningen følgende ”basispakke” og to ”tilvalgs-pakker”:

Basispakke (14,3 mio. kr.)

- **Markering af indgangene** (1,5 mio. kr.)
En markering af indgangene vil fungere som en fysisk formidling af Vestvolden og skal give flere forbipasserende lyst til at undersøge området nærmere. Markeringen sker ved at genetablere voldprofilen ved henholdsvis Åkandevej og Frederikssundsvej.
- **Dobbeltkaponieren** (5,2 mio. kr.)

Ved istandsættelse af det særlige fæstningsværk og ved at indrette rummene til naturformidling, kan Dobbeltkaponieren give muligheder for natur- og kulturarrangementer, der kan tiltrække besøgende fra hele København. For at øge bevidstheden om Vestvoldens kvaliteter foreslås det yderligere at afsætte midler til en formidlingskampagne, hvor de gode historier om områdets kulturhistorie og biodiversitet spredes.

- **Udskiftning af inventar og hegn** (2,1 mio. kr.)
Meget af inventaret på Vestvolden bør genoprettes eller udskiftes. Det gælder bænke, bord-bænkesæt, grill, skraldespande, redningsposter, skilte, hegn og gelændere. Flere borgere ønsker flere siddemuligheder, så initiativet indbefatter yderligere registrering af potentielle placeringer af nye bænke. Genopretning og udskiftning vil øge de rekreative muligheder i området.
- **Beskæring af træer og buske** (5,5 mio. kr.)
Flere adspurgte har nævnt, at de føler utryghed på Vestvolden. Det skyldes blandt andet den vilde og ukontrollerede bevoksning, især hvor stien snor sig omkring gang- og cykelbroen, der forbinder Tingbjerg og Husum. Beskæring, udtynding og eventuelt genplantning vil sikre oversigten, så belysning og andre mennesker bliver synlige. Dette vil forbedre den oplevede tryghed og samtidig give et væsentligt visuelt løft til området.

Tilvalgspakke (12,5 mio. kr.)

- **Renovering af stier** (7,9 mio. kr.)
Ved at renovere stierne på Vestvolden øges tilgængeligheden både på Vestvolden og på tværs af Tingbjerg-Husum. Samtidig sikres et rekreativt grønt bindeled til Københavns andre cykelruter.
- **Belysning** (1,5 mio. kr.)
Etablering af stibelysning fra Tingbjerg til Frederikssundsvej vil understøtte trygheden. Hermed forventes det, at flere vil bruge Vestvolden som deres daglige rute, og at området bindes bedre sammen med resten af byen.
- **Skilte** (0,1 mio. kr.)
Det foreslås at opsætte et skilt ved Voldalléen, så besøgende bliver opmærksomme på det gemte forsvarsværk for enden af tunnelen. Derudover foreslås det at opsætte et befæstningsskilt ved Utterslev Mose for at tiltrække mosens besøgende op langs Vestvolden.
- **Skole- og Nyttehaver** (0,5 mio. kr.)
Skole- og nyttehaver vil understøtte, at både lokalområdets institutioner, skoler og beboere får mulighed for at dyrke haver i nærområdet og dermed lære om bynatur om områdets biodiversitet.
- **Renovering af broer** (2,5 mio. kr.)
Den københavnske del af Vestvolden har fem parkbroer, der alle er i dårlig stand og derfor bør opgraderes. En renovering vil øge sikkerheden og samtidig forbedre tilgængeligheden i området. Opgradering af de fem parkbroer på Vestvolden er koordineret med budgetnotatet TM20 Renovering af parkbroer, og ikke indeholdt i dette ønske.

Tilvalgspakke 2 (32,3 mio. kr.)

- **Synliggørelse af forsvarshistorien** (0,6 mio. kr.)
Opstilling af kopier af datidens kanoner på udvalgte fundamenter, de såkaldte kanonbriske, vil give besøgende indsigt i voldens oprindelige formål og understøtte forståelsen af fortidsmindet. Placering foreslås bl.a. ved legepladsen ved Bystævnet.
- **Temamåned og events** (2,0 mio. kr.)

For at synliggøre Vestvoldens natur- og kulturhistorie, foreslås en tilbagevendende årlig begivenhed for både lokale og besøgende til området. Den årlige temamåned kan formidle kulturhistorien gennem eksempelvis midlertidigt opsatte kunstværker og andre events. Det foreslås desuden at istandsætte og indlægge strøm og lys i en række sammenhængende magasiner tæt på Husum station, så de kan anvendes til at udstille kunst og afholde events fremadrettet.

- **En bemanded legeplads** (29,2 mio. kr.)
En bemanded legeplads med naturen som tema vil skabe positive historier om området samt muligheder for at mødes på tværs af sociale klasser. Specifik placering af legepladsen skal drøftes mellem samarbejdspartnerne i Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi og kan tænkes i sammenhæng med den eventuelt kommende naturby.
- **Naturbyen** (0,1 mio. kr.)
Naturbyen skal videreudvikle EnergiCenter Voldparken og blive en lokalt tilpasset udgave af en naturskole, der inspirerer familier til at lære om naturen og bygge bæredygtige løsninger. I initiativet foreslås det at udvide de eksisterende faciliteter med bl.a. etablering af bistader.
- **Træningsredskaber** (0,4 mio. kr.)
Forvaltningen foreslår etablering af træningsredskaber i træ som supplement til legepladsen ved Bystævnet. Placeringen ligger i umiddelbar nærhed til de mange borgere med behov for genoptræning i Bystævneparken og vil desuden skabe nye aktiviteter for unge og motionister.

Stiforbindelse Terrasserne-Farumruten (3,0 mio. kr.)

Der ønskes midler til at projektere og anlægge den nye stiforbindelse, der foreslås i byudviklingsstrategien. Stiforbindelsen på ca. 250 m forbinder Terrasserne, som er hovedfærdselsåren i det østlige Tingbjerg, med den dobbelttreppede supercykelsti Farumruten langs vestsiden af Hillerødmotorvejen. En sådan adgang fra det centrale og østlige Tingbjerg eksisterer ikke i dag, hvor bydelens cyklister må vælge længere og mere besværlige adgangsveje nord- eller sydpå. Stiforbindelsen forbedrer særligt adgangen til bydelens attraktive idrætsfaciliteter. Initiativet er uddybet i bilag 3.

Vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej ved Energicenter Voldparken (11,4 mio. kr.)

Byudviklingsstrategien anbefaler at åbne en ny kort vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej på en strækning, som i dag kun er til cyklister og gående. Dermed skabes der en supplerende forbindelse på tværs af Husum for biltrafik. Dette vil aflaste bydelens hovedgade Gadelandet samt styrke tilgængeligheden til de mange lokale og regionale foreningsaktiviteter, der er samlet i Energicenter Voldparken. Forbindelsen indeholder desuden fokus på fremkommeligheden for cyklister og gående på strækningen, samt bevaring af de store eksisterende træer. Initiativet er uddybes i bilag 4.

Overordnede målsætninger og effekter

Bedre og trygkere trafikforbindelser og attraktioner er nødvendige rammevilkår for at fastholde og tiltrække en bredere vifte af beboere samt private investeringer til Tingbjerg og Husum Nord, og dermed for at nå målet om et varieret og attraktivt bymiljø og boligudbud i bydelen. Dette vil understøtte den overordnede målsætning i Fællesskab København om, at antallet af særligt udsatte boligområder bliver mindst halveret.

Tilsammen understøtter initiativerne byudviklingsstrategiens mål om:

- Øget tryghed og tilfredshed blandt beboere og besøgende.
- Servicering af den forventede tilvækst af boliger.

- Revitalisering af områdets centrale byfunktioner og handelsliv.
- Sammenhæng på tværs af området.
- Lettere adgang til de tilbud og funktioner beboerne bruger i området og i de omgivende bydele.
- Færre steder opleves som utrygge, fordi de bliver brugt mere.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 99,6 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 83,0 mio. kr. i perioden 2017-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019, 1,6 mio. kr. i 2020, 4,0 mio. kr. i 2021 og 4,6 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Såfremt der opnås tilsagn om fondsstøtte til et eller flere initiativer på Vestvolden, vil dette kunne reducere den kommunale andel af anlægsudgifterne. Projektet forventes ibrugtaget fra august 2019 til december 2021. Eventen på Vestvolden (initiativ 6) vil dog have en årlig event frem til 2023.

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
Tingbjerg Bytorv	Anlæg		955	682	6.183	1.700		9.520
Tingbjerg Bytorv	Service					90	902	992
Basispakke: Vestvolden	Anlæg		1.525	6.825	5.940			14.290
Basispakke: Vestvolden	Service				800	1.065	1.065	2.930
Tilvalgs pakke 1: Vestvolden	Anlæg		1.735	6.095	4.700			12.530
Tilvalgs pakke 1: Vestvolden	Service			149	449	449	449	1.496
Tilvalgs pakke 2: Vestvolden	Anlæg	100	1.900	4.800	11.816	13.100	600 ¹	32.316
Tilvalgs pakke 2: Vestvolden	Service			170	220	2.220	2.220	4.830
Stiforbindelse Terrasserne - Farumruten	Anlæg		600	2.360				2.960
Stiforbindelse Terrasserne - Farumruten	Service				31	31		62
Vejforbindelse Kobbelvænget - Åkandevej	Anlæg		1.000	3.000	7.370			11.370
Vejforbindelse Kobbelvænget - Åkandevej	Service			50	50	100		150
Udgifter i alt		100	7.715	24.081	37.559	18.755	5.236	93.446

Note: 1. Initiativ 6 eventen løber til og med 2023, men midlerne for 2022 og 2023 er her lagt sammen.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgaver kan stilles krav om, at de private leverandører 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 %), 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

Tingbjerg Bytorv

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet i delprojekt 1 er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der er tale om et eksisterende byrum og de økonomiske og tidsmæssige risici vurderes at være små i forbindelse med den tekniske etablering af byrummet, idet der anvendes almindelige anlægsmetoder.

Udformningen af torvet vil skulle ske i tæt koordination med dels Børne- og Ungdomsforvaltningens planer for åbning af Tingbjerg Helhedsskole og dels de almene boligorganisationers planer for udvikling af infrastrukturen på deres tilgrænsende arealer, da disse initiativer indholds- og tidsmæssigt er indbyrdes afhængige.

Delprojekt 2 er delvist beliggende på en matrikel tilhørende den almene boligorganisation SAB, som er en af parterne bag Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien. SAB vil derfor være tæt involveret i det samlede udviklingsarbejde for Tingbjerg Bytorv, som blandt andet vil indebære, at kommunen skal indgå aftale med dem om overtagelse af arealet eller anden løsning.

Vestvolden som natur- og kulturattraktion

Risikovurderingen varierer for initiativerne.

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 1-10 og 14 er komplicerede, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Vestvolden er areal- og fortidsmindefredet, så ændringer på Vestvolden skal godkendes af fredningsmyndighederne, primært Slots- og Kulturstyrelsen. Slots- og Kulturstyrelsen har været inddraget i tilblivelsen af initiativerne, men der skal søges dispensation for de fleste indsatser. Forlænget ansøgningsproces vil kunne påvirke tidsplanen, og de påregnede risici er primært af tidsmæssig karakter.

Initiativ 11, 12 og 13 vurderes at være relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Initiativ 11 har allerede fået dispensation fra Slots- og Kulturstyrelsen til renovering af områdets stier.

Stiforbindelse Terrasserne-Farumruten

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

Dele af anlægsprojektet er forbundet med væsentlige tidsmæssige og økonomiske risici. Dette omhandler usikkerhedsmomenter som fredningsforhold, jordbund, ledninger m.v. og behovet for at koordinere med de øvrige fysiske forandringer i området, herunder Kultur- og Fritidsforvaltningens planer for udviklingen af idrætsarealerne og de almene boligorganisationers planer for udvikling af infrastrukturen på deres tilgrænsende arealer.

Risikoen ved den tekniske del af projektet vurderes at være lille både i forhold til økonomi og tidsplan, da der benyttes almindelige anlægsmetoder, og projektet foregår på kommunens arealer.

Vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej ved Energicenter Voldparken

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

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 83,0 mio. kr. i perioden 2017-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføjes afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019, 1,6 mio. kr. i 2020, 4,0 mio. kr. i 2021 og 4,6 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Såfremt der opnås tilsagn om fondsstøtte til et eller flere initiativer på Vestvolden, vil dette reducere den kommunale andel af anlægsudgifterne. Projektet forventes ibrugtaget fra august 2019 til december 2021. Eventen på Vestvolden (initiativ 6) vil dog have en årlig event frem til 2023.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
<i>Tingbjerg Bytorv</i>								
- delprojekt 1								
- Projektering		455	682	736	400		2.273	2.220*
- Udførelse				5.447	1.300		6.747	
- delprojekt 2								
- Idéudviklingsforløb og forprojekt		500					500	500*
<i>Vestvolden som natur- og kulturattraktion – Basispakke</i>								
- Projektering		1.525	1.075	150			2.750	2.750*
- Udførelse			5.750	5.790			11.540	7.540*
<i>Vestvolden som natur- og kulturattraktion – Tilvalgsække 1</i>								
- Projektering		1.325	375				1.700	1.700*
- Udførelse		410	5.720	4.700			10.830	3.430*
<i>Vestvolden som natur- og kulturattraktion – Tilvalgsække 2</i>								
- Projektering	100	1.000	4.200	2.916			8.216	2.100*
- Udførelse		900	600	8.900	13.100	600 ¹	24.100	2.700*
<i>Stiforbindelse Terrasserne -Farumruten</i>								
- Projektering		600					600	600*
- Udførelse			2.360				2.360	
<i>Vejforbindelse Kobbelvænget - Åkandevej</i>								
- Projektering		1.000	1.000				2.000	2.000*
- Udførelse			2.000	7.370			9.370	
Anlægsudgifter i alt	100	7.715	23.762	36.009	14.800	600	82.986	25.540*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
<i>Tingbjerg Bytorv delprojekt 1</i>								
- Vedligehold og afledt drift					90	902	992	
<i>Vestvolden som natur- og kulturattraktion – Basispakke</i>								
- Vedligehold og afledt drift				800	1.065	1.065	2.930	
<i>Vestvolden som natur- og kulturattraktion – Basispakke</i>								
- Vedligehold og afledt drift			149	449	449	449	1.496	
<i>Vestvolden som natur- og kulturattraktion – Basispakke</i>								
- Vedligehold og afledt drift			170	220	2.220	2.220	4.830	

<i>Stiforbindelse Terrasserne - Farumruten</i>								
- Vedligehold og afledt drift			31	31			62	
<i>Vejforbindelse Kobbelvænget - Åkandevej</i>								
- Vedligehold og afledt drift			50	50	100		200	
Afledte serviceudgifter i alt			369	1.550	3.955	4.636	10.510	

Note: 1. Initiativ 6 eventen løber til og med 2023, men midlerne for 2022 og 2023 er her lagt sammen.

Tingbjerg Bytorv

Idéudviklingsforløbet for delprojekt 2 forventes igangsat i november 2017 og afsluttet i december 2019. Anlægsprojektet i delprojekt 1 forventes fysisk igangsat april 2020 og ibrugtaget i december 2021. Tidsplanen vil efterfølgende blive afstemt med Børne- og Ungdomsforvaltningens planer for åbning af Tingbjerg Helhedsskole og de almene boligorganisationers infrastrukturplaner på deres tilgrænsende arealer.

Tabel 3 – Tidsangivelse

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

Samskabelse på Vestvolden

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat fra april 2020 og ibrugtaget i august 2021. Initiativ 6 vil dog have en årlig event i 2022 og 2023.

Tabel 4 – Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet fra	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat fra	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021

Stiforbindelse Terrasserne - Farumruten

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i februar 2019 og ibrugtaget i august 2019. Tidsplanen vil efterfølgende blive afstemt med Kultur- og Fritidsforvaltningen og de almene boligorganisationers udviklings- og infrastrukturplaner for de tilgrænsende arealer.

Tabel 5 – Tidsangivelse

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

Vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej ved Energicenter Voldparken

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tabel 6 – Tidsangivelse

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Det kan ikke 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

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til forprojektering, projektering og etablering af vej- og stiforbindelser under Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi. I budget 2015 blev der desuden afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Heldagsskole. I budget 2016 blev der afsat 1,5 mio. kr. til forprojektering af tre vejforbindelser. I budget 2016 blev der afsat 11,9 mio. kr. til anlæg af to andre stiforbindelser. I budget 2017 blev der afsat 8,7 mio. til forbedring af cykelforholdene på Gavlhusvej og Terrasserne, samt 1,5 mio. til videre forprojektering af busvejsforbindelse mellem Tingbjerg og Mørkhøj i Gladsaxe.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					3.500	1.000	8.900
Budgetaftale 2017						10.200	
Afsatte midler i alt				25.000	3.500	11.200	8.900

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi

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

Idékatalog for Vestvolden

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/ca267696-85e6-43ae-af06-48a55630852b/a1337143-6270-4a08-9820-25bf3c5306c7/Attachments/17984086-23223688-1.PDF>

TM34a. Bilag 1: Tingbjerg Bytorv



Tingbjerg Bytorv

I Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi er et af de helt centrale åbningstræk, at Ruten skal styrkes som Tingbjergs hovedgade og væsentligste byrum, så bydelen får et naturligt og velfungerende midtpunkt. Dette gøres med en række forskellige tiltag. I strategien er åbningen af Tingbjerg Heldagsskole ud mod Ruten (BUx Åbning af Tingbjerg Heldagsskole) og opførelsen af Tingbjerg Bytorv centrale, identitetsskabende træk i den nye bydannelse.

Tingbjerg Bytorv videreudvikler de eksisterende aktivitetsmiljøer, opholdsmuligheder og grønne arealer mellem skolen og Ruten til en aktiv, central bydelsplads og et åbent, udadrettet læringsmiljø til skolen.

Bytorvet skal således være et udendørs multirum for både elever, foreninger og beboere i området, der både gør skolen mere attraktiv og åbner skolen op mod Ruten, og skaber et særligt byliv omkring aktiviteterne, der kan bruges af mange. Udearealerne skal derfor rumme en række meget forskellige funktioner og muligheder, der tilgodeser både skole og fritidsbrug og skaber liv og tryghed i området efter skoletid. En nærmere disponering af arealerne skal bero på en inddragelsesproces af både skole og lokalområde og skal koordineres med de mange øvrige tiltag der sker i forbindelse med byudviklingsstrategien.

Tingbjerg Bytorv foreslås anlagt i to delprojekter, hvor delprojekt 1 hovedsageligt dækker den vestlige del af skolens nuværende forplads, der er kommunalt areal, mens delprojekt 2 dækker den østlige del, hvoraf en del tilhører den almene boligorganisation SAB. Etaperne foreslås gennemført sammenhængende, men Delprojekt 2 forudsætter at der gennemføres et forløb med grundejer, hvor en del af arealet udbygges til formål, der understøtter en klar afgrænsning af Tingbjerg Bytorv mod øst.

Der opføres i begge delprojekter et sammenhængende fortov langs torvets sydside fra Gavlhusvej til Skolesiden. Fortovet bidrager til at binde Ruten sammen på langs som bydelens trygge hovedfærdselsåre.

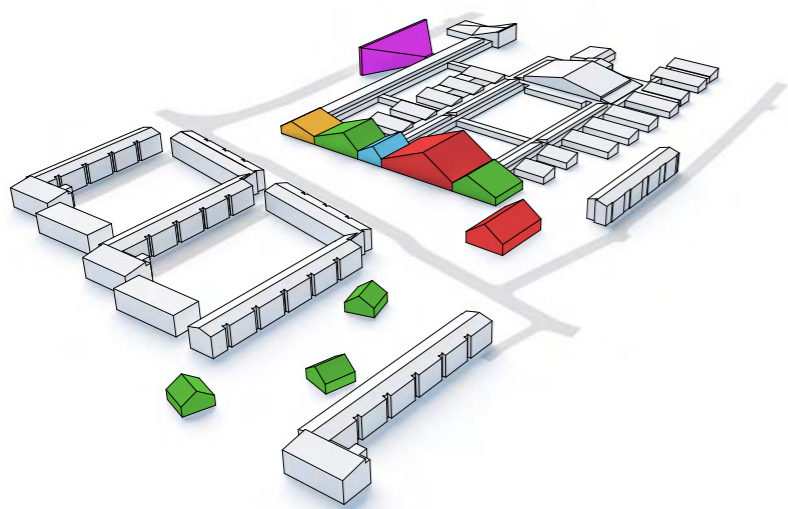


RUTEN

BYTORVET

UDVIKLING AF BYTORVET

Nytænkning af skolens fysiske rammer med en ny åbning mod Ruten og kulturhuset er fleksibel i forhold til kapacitet, organisering og program, men illustrerer principper for en bedre sammenhæng mellem skolens faciliteter, det nye kulturhus og skolens forplads, som bliver Ruten nye knudepunkt for bylivet.

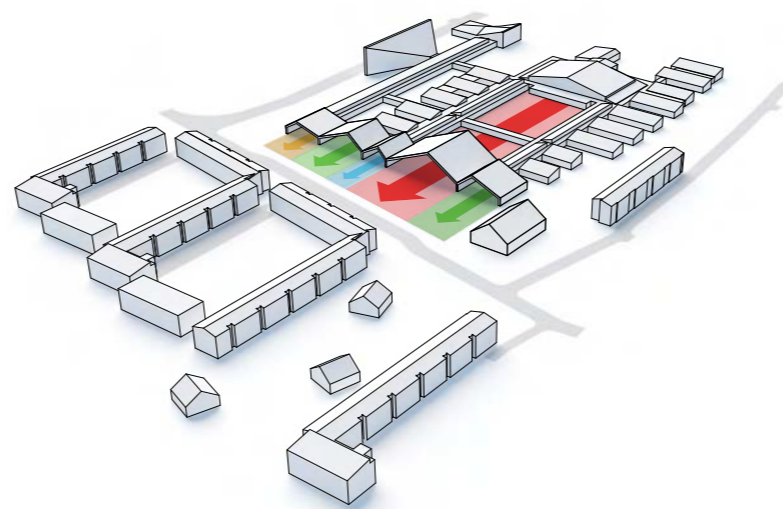


NYTÆNKNING AF SKOLENS FYSISKE RAMMER (NYBYGGERI)

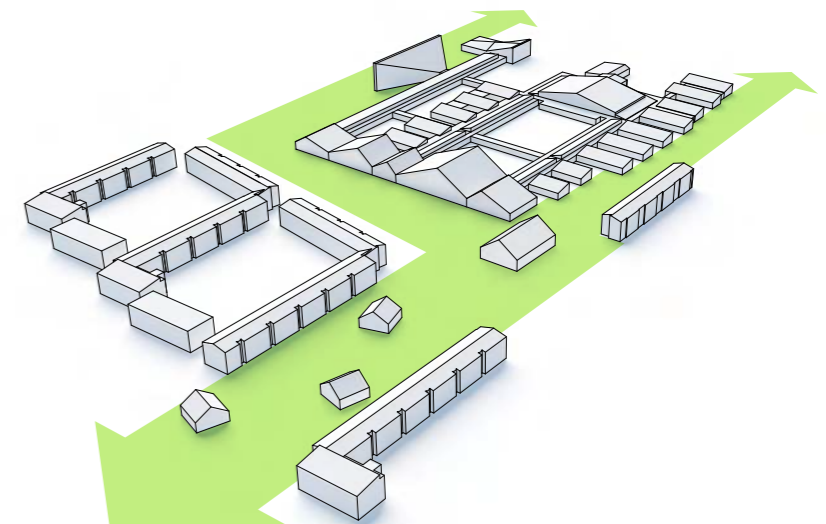
Nye faciliteter (1250 m²)

Skole (-600 m²)

Familieboliger (2 200 m²)



ÅBNING MOD RUTEN OG SKOLENS FORPLADS

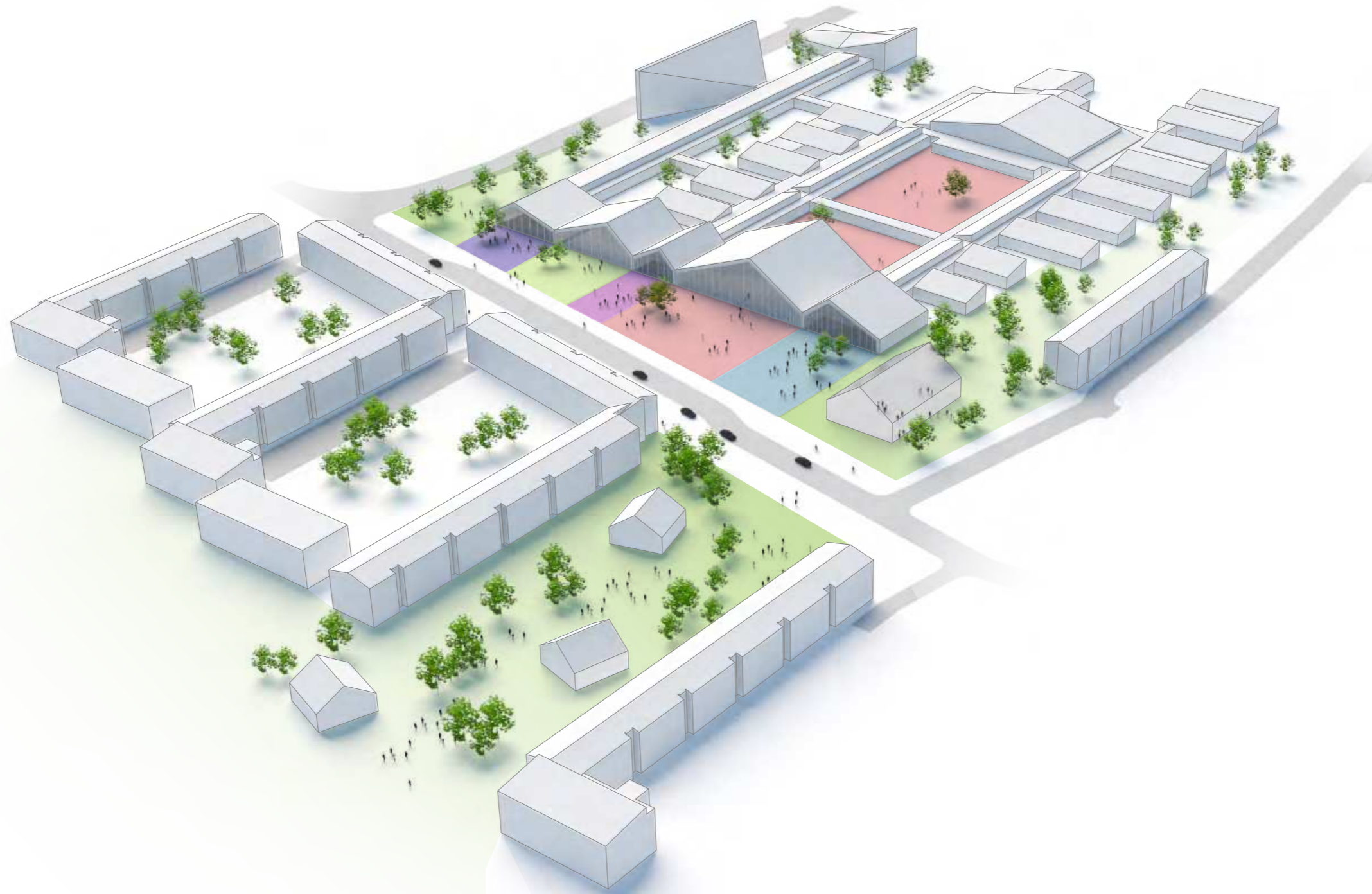


FORBINDELSE TIL LANDSKABET PÅ VESTVOLDEN OG TIL KULTURHUSET SAMT TINGBJERG NORD

RUTEN

NYTÆNKNING AF SKOLENS FYSISKE RAMMER OG ÅBNING MOD RUTEN

BYTORVET



RUTEN BYTORVET

VIEW FRA VESTVOLDEN MOD SKOLEN PÅ RUTEN.

VISUALISERING DER VISER ET EKSEMPEL PÅ BYRUMSKVALITETER PÅ "BYTORVET" HVOR EN NYTÆNKNING AF SKOLENS FYSISKE RAMMER OG EN ÅBNING MOD RUTEN SKABER EN AKTIV BY.

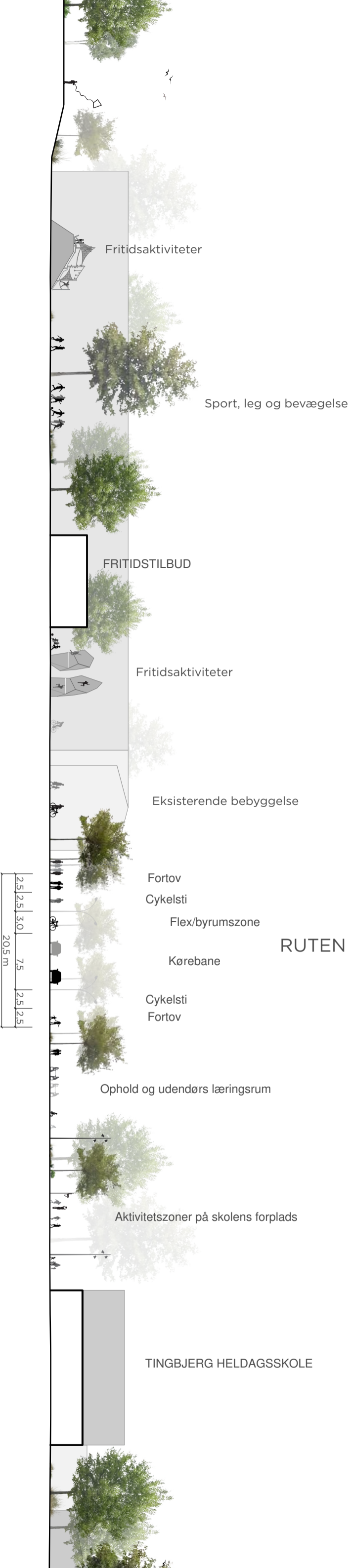




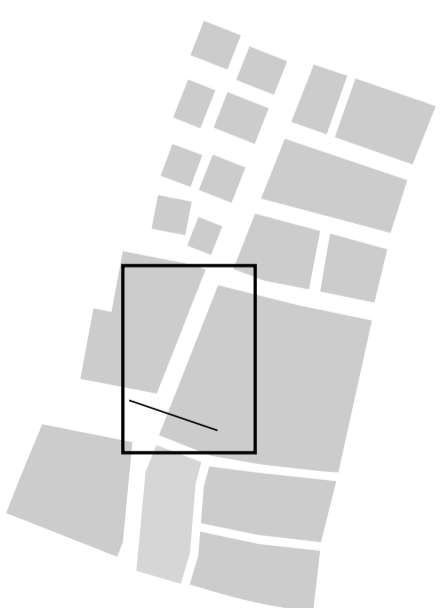
RUTEN

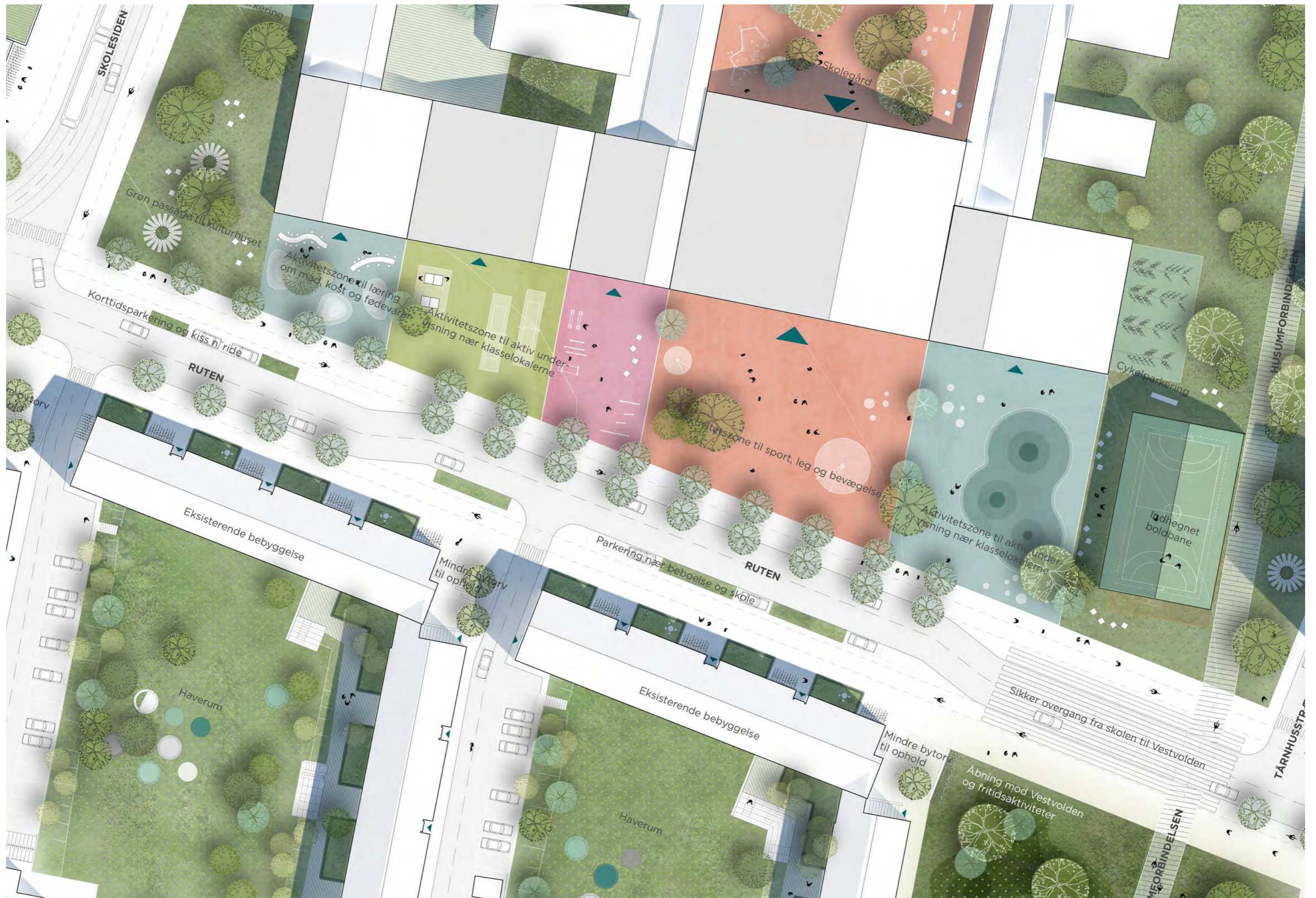
SNIT OG PLANUDSNIT 1:500

BYTORVET

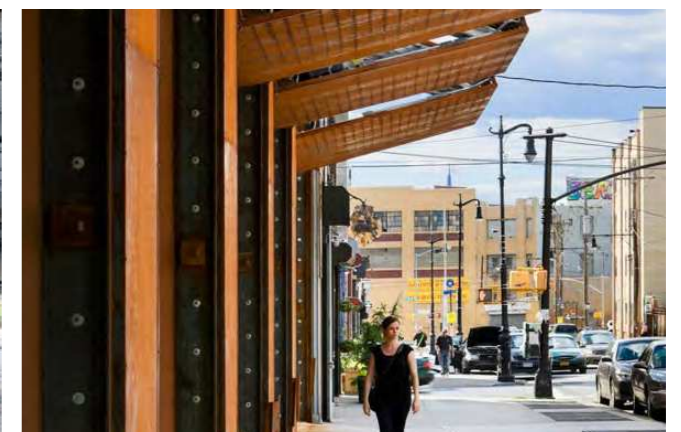


RUTEN

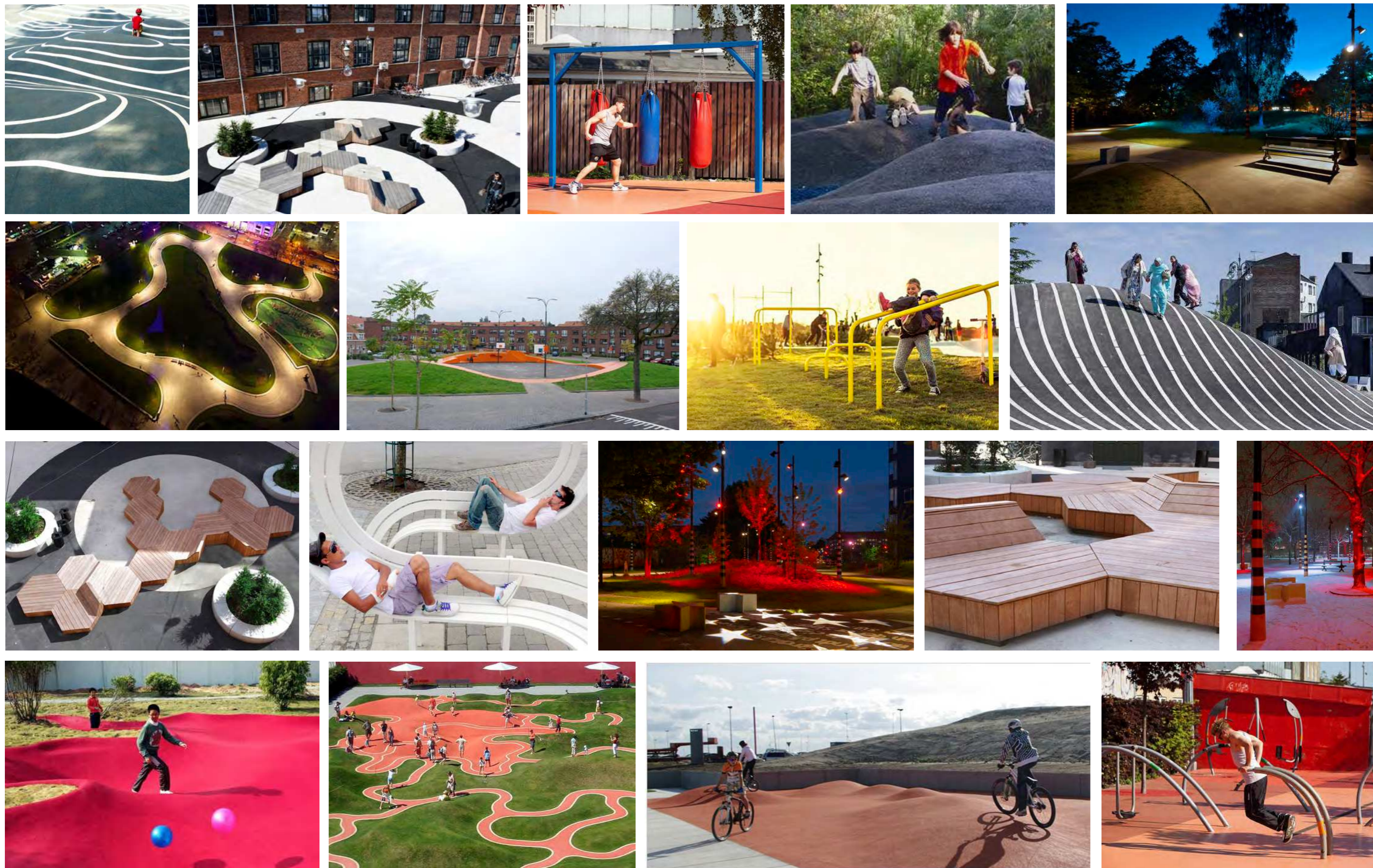




RUTEN BYTORVET



REFERENCER DER VISER EKSEMPLER PÅ SKOLENS ÅBNING MOD RUTEN.



REFERENCER DER VISER EKSEMPLER PÅ SKOLENS FORPLADS MOD RUTEN OG FRITIDSAKTIVITETER I LANDSKABET PÅ VESTVOLDEN.



TM34b. Bilag 2: Vestvolden som natur- og kulturattraktion

I dette bilag findes uddybende information om delprojektet Vestvolden som natur- og kulturattraktion.

Idékatalog for Vestvolden – 14 initiativer

Initiativerne i idékataloget understøtter Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens mål om at udvikle Tingbjerg-Husum til en grøn, aktiv og åben boligby. Derfor søges der blandt andet midler til revitalisering af Vestvolden, etablering og videreudvikling af udendørs aktiviteter for børn og voksne samt synliggørelse og ny brug af Københavns befæstning i området. Under tilblivelsen af idékataloget har forvaltningen været i dialog og afholdt workshops med borgere, lokaludvalg og repræsentanter for de boligsociale helhedsplaner, ligesom forvaltningen har afdækket fredningsudfordringer og potentialer ved Vestvolden. Nedenfor fremgår en kort beskrivelse af idékatalogets 14 initiativer. Initiativerne er inddelt under tre overskrifter: Revitalisering og synlighed, Fællesskabende aktiviteter og Forsvarsværkets historie.

Revitalisering og synlighed

- **Markering af indgangene** (initiativ 1)
En markering af indgangene vil fungere som en fysisk formidling af Vestvolden og skal give flere forbipasserende lyst til at undersøge området nærmere. Markeringen sker ved at genetablere voldprofilet ved henholdsvis Åkandevej og Frederikssundsvej.
- **Belysning** (initiativ 10)
Etablering af stibelysning fra Tingbjerg til Frederikssundsvej vil understøtte trygheden. Hermed forventes det, at flere vil bruge Vestvolden som deres daglige rute, og at området bindes bedre sammen med resten af byen.
- **Renovering af stier** (Initiativ 11)
Ved at renovere stierne på Vestvolden øges tilgængeligheden. Samtidig sikres et rekreativt grønt bindeled til Københavns andre cykelruter.
- **Udskiftning af inventar og hegn** (Initiativ 12)
Meget af inventaret på Vestvolden bør genoprettes eller udskiftes. Det gælder bænke, bord-bænkesæt, grill, skraldespande, redningsposter, skilte, hegn og gelændere. Flere adspurgte har ønsket flere siddemuligheder, så initiativet indbefatter yderligere registrering af potentielle placeringer af nye bænke.
- **Beskæring af træer og buske** (Initiativ 13)
Flere har i forbindelse med omverdensinddragelsen nævnt, at de føler utryghed på Vestvolden. Det skyldes blandt andet den vilde og ukontrollerede bevoksning, bl.a. hvor stien stor sig omkring gang- og cykelbroen, der forbinder Tingbjerg og Husum. Beskæring, uddynding og eventuelt genplantning vil sikre oversigten, så belysning og andre mennesker bliver synlige. Dette vil forbedre den oplevede tryghed og samtidig give et væsentligt visuelt løft til området.
- **Renovering af broer** (Initiativ 14)
Den københavnske del af Vestvolden har fem parkbroer, der alle er i dårlig stand og derfor bør opgraderes. En renovering vil øge sikkerheden og samtidig forbedre tilgængeligheden i området. Opgradering af de fem parkbroer på Vestvolden er

koordineret med budgetnotatet TM20 Renovering af parkbroer, og ikke indeholdt i dette ønske.

Fællesskabende aktiviteter:

- **En bemanded legeplads** (Initiativ 3)
Københavns bemandede legepladser i udsatte byområder skaber fællesskab og er attraktioner, der tiltrækker børnefamilier fra hele byen. En bemanded legeplads med naturen som tema vil skabe positive historier om området samt muligheder for at mødes på tværs af sociale klasser. Specifik placering af legepladsen skal drøftes mellem samarbejdspartnerne i Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi og kan tænkes i sammenhæng med den eventuelt kommende naturby.
- **Naturbyen** (Initiativ 4)
Naturbyen vil blive et eksperimentarium og en lokalt tilpasset udgave af en naturskole, der inspirerer familier til at lære om naturen og bygge bæredygtige løsninger. Naturbyen skal videreudvikle EnergiCenter Voldparken, der fungerer som et mødested og lokalt aktivitetshus i Husum. Det foreslås at udvide de eksisterende faciliteter med bl.a. etablering af bistader, så besøgende kan lære, hvordan bierne arbejder inde i staderne.
- **Skole- og nyttehaver** (Initiativ 5)
Skole- og nyttehaver vil understøtte, at både lokalområdets institutioner, skoler og beboere får mulighed for at dyrke haver og dermed lære om bynatur om områdets biodiversitet.
- **Temamåned og events på Vestvolden** (Initiativ 6)
For at synliggøre Vestvoldens natur- og kulturhistorie, foreslås en tilbagevendende årlig begivenhed som en temamåned for både lokale og besøgende til området. Temamåned kan formidle kulturhistorien gennem eksempelvis midlertidigt opsatte kunstværker og andre events. Det foreslås desuden at istandsætte og indlægge strøm og lys i en række sammenhængende magasiner tæt på Husum station. Dermed vil magasinerne kunne anvendes i forbindelse med temamåned og events og gøre det mere attraktivt at udstille kunst og afholde events fremadrettet.
- **Træningsredskaber** (Initiativ 9)
Træningsredskaberne er et ønske fra det nærtliggende plejehjem og rehabiliteringscenter. Forvaltningen foreslår initiativet som et supplement til legepladsen ved Bystævnet, som er i umiddelbar nærhed til de mange borgere med behov for genoptræning i Bystævneparken.

Forsvarsværkets historie:

- **Skilte** (Initiativ 2)
Det foreslås at opsætte et skilt ved Voldalléen, så besøgende bliver opmærksomme på det gemte forsvarsværk for enden af tunnelen. Derudover foreslås det at opsætte et befæstningsskilt ved Utterslev Mose for at tiltrække mosens besøgende op langs Vestvolden. I forbindelse med et Realdaniaprojekt i 2006-2014, blev der udviklet en designmanual for den samlede befæstning, herunder for skilte.
- **Synliggørelse af forsvarshistorien** (Initiativ 7)
På store dele af Vestvolden findes der såkaldte kanonbriske, som er fundamenter for at kunne opsætte kanoner på forsvarsværket. Opstilling af kopier af datidens kanoner på udvalgte kanonbriske vil give besøgende indsigt i voldens oprindelige formål og understøtte forståelsen af fortidsmindet. Placering foreslås bl.a. ved legepladsen ved Bystævnet.

- **Dobbeltkaponieren** (Initiativ 8)

Fæstningsværket Dobbeltkaponieren er et hengemt forsvarsværk, der er præget af hærværk, så det i dag fremstår uattraktivt og utrygt for besøgende. Det foreslås at istandsætte fæstningsværket og indtage rummene til naturformidling. Ved istandsættelse og regelmæssig brug kan Dobbeltkaponieren understøtte naturformidlingen på Vestvolden og give muligheder for kulturelle pop-up arrangementer, der tiltrækker besøgende fra hele København. For at øge bevidstheden om Vestvoldens kvaliteter som natur- og kulturattraktion foreslås det yderligere at afsætte midler til en formidlingskampagne, hvor de gode historier om områdets kulturhistorie og biodiversitet spredes. Formidlingen kan eventuelt ske i sammenhæng med aktiviteterne i Dobbeltkaponieren.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter for hvert initiativ

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Initiativ 1 - Markering af Indgange								
- Projektering		375	375				750	750*
- Udførelse				790			790	790*
Initiativ 2 - Skilte								
- Projektering		20					20	20*
- Udførelse		80					80	80*
Initiativ 3 - Bemandet legeplads								
- Screening og dialog	100	600					700	700*
- Projektering			4.200	2.916			7.116	1.000*
- Udførelse				8.600	12.800		21.400	
Initiativ 4 - Naturbyen (anlæg af bistader)								
- Udførelse			100				100	100*
Initiativ 5 - Skole- og Nyttehaver								
- Projektering		100					100	100*
- Udførelse			400				400	400*
Initiativ 6 - Temamåned og events (samt opgradering af magasiner)								
- Projektering		100					100	100*
- Udførelse		400					400	400*
- Event (5 år)			300	300	300	600 ¹	1.500	1.500*
Initiativ 7 – Synliggørelse af forsvarshistorien								
- Projektering		100					100	100*
- Udførelse		500					500	500*
Initiativ 8 – Dobbeltkaponieren								
- Projektering		600	400				1.000	1.000*
- Udførelse			1.500	2.500			4.000	4.000*
- Formidlingskampagne				150			150	150*
Initiativ 9 - Træningsredskaber								
- Projektering		200					200	200*

- Udførelse			200				200	200*
Initiativ 10 - Belysning								
- Projektering		330					330	330*
- Udførelse		330	870				1.200	1.200*
Initiativ 11 - Renovering af stier								
- Projektering		500					500	500*
- Udførelse			3700	3700			7.400	1000*
Initiativ 12 - Udskiftning af inventar og hegn								
- Projektering		300	50				350	350*
- Udførelse			1.750				1.750	1750*
Initiativ 13 - Beskæring af træer og buske								
- Projektering		250	250				500	500*
- Udførelse			2.500	2.500			5.000	1000*
Initiativ 14 - Renovering af broer								
- Projektering		375	375				750	750*
- Udførelse			750	1.000			1.750	750*
Anlægsudgifter i alt							59.136	20.220*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
Initiativ 1 - Markering af Indgange					15	15	30	
Initiativ 2 - Skilte			5	5	5	5	20	
Initiativ 3 - Bemandet legeplads inkl. bemanding					2.000	2.000	4.000	
Initiativ 4 - Naturbyen (drift af bistader)			10	10	10	10	40	
Initiativ 5 - Skole- og Nyttehaver			100	100	100	100	400	
Initiativ 6 - Temamåned og events (magasinerne)			150	150	150	150	600	
Initiativ 7 - Synliggørelse af forsvarshistorien			10	10	10	10	40	
Initiativ 8 - Dobbeltkaponieren				250	500	500	1.250	
Initiativ 9 - Træningsredskaber				50	50	50	150	
Initiativ 10 - Belysning			44	44	44	44	176	
Initiativ 11 - Renovering af stier				200	200	200	600	
Initiativ 12 - Udskiftning af inventar og hegn				50	50	50	150	
Initiativ 13 - Beskæring af træer og buske				500	500	500	1.500	
Initiativ 14 - Renovering af broer				100	100	100	300	
Afledte serviceudgifter i alt							9.256	

Note: 1. Midlerne til initiativ 6 eventen løber til 2023, men midlerne for 2022 og 2023 er her lagt sammen.



TM34c. Bilag 3: Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen



Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum anviser nye og opgraderede trafikforbindelser, der skal udvikle og løfte byområdet. Trafikale åbninger af området er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan realiseres. Som et led i den samlede trafikløsning for området udpeger byudviklingsstrategien fire stiforbindelser som særligt vigtige. To af disse stiforbindelser er finansieret med budget 2016.

Indhold

Der ønskes midler til at projekttere og anlægge den ene af de to tilbageværende stiforbindelser i byudviklingsstrategien. Stiforbindelsen på 250 m forbinder Terrasserne, som er hovedfærdselsåren i det østlige Tingbjerg, med den dobbelttreppede supercykelsti Farumruten langs vestsiden af Hillerødmotorvejen. En sådan adgang fra det centrale og østlige Tingbjerg eksisterer ikke i dag, hvor bydelens cyklister må vælge længere og mere besværlige adgangsveje nord- eller sydpå. Da der er tale om en nyanlagt sti, så kræver etableringen at der bliver etableret belysning på stien. Denne stiforbindelse benævnes i byudviklingsstrategien som stiforbindelse J.

Målsætninger og effekter

Stiforbindelsen skaber sammenhæng i øst-vest-gående retning for områdets cyklister, der får bedre, hurtigere og mere sammenhængende adgang til resten af byen gennem adgangen til den dobbelttreppede supercykelsti. Tilsvarende får supercykelstiens brugere fra hele det storkøbenhavnske område lettere adgang til at bruge Tingbjergs byliv og fritidsfunktioner herunder bydelens nye kulturhus og de store attraktive idrætsarealer øst for Terrasserne. Stien foreslås placeret mellem Tingbjerg Heldagsskoles fritidsfaciliteter mod nord og idrætsarealerne mod syd, så den griber mindst muligt ind i de eksisterende anlæg.

Dermed bidrager stiforbindelsen til at skabe de samlede resultater, som byudviklingsstrategiens trafikinvesteringer skal bidrage til, herunder:

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



TM34d. Bilag 4: Etablering af ny vejforbindelse i Husum

Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum anviser nye og opgraderede trafikforbindelser, der skal udvikle og løfte byområdet. Trafikale åbninger af området er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan realiseres. Dette budgetnotat omhandler vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej (Byudviklingsstrategiens forbindelse D).

Indhold

Forbindelsen blev undersøgt i forbindelse med udarbejdelse af byudviklingsstrategien. Kobbelvænget er i dag lukket for biltrafik mod Åkandevej. Det anbefales derfor at forlænge Kobbelvænget mod Åkandevej på et forløb, som i dag kun er til cyklister og gående. Dermed skabes der en supplerende forbindelse på tværs af Husum for biltrafik. Dette vil aflaste bydelens hovedgade Gadelandet samt styrke tilgængeligheden til de mange lokale og regionale foreningsaktiviteter, der er samlet i Energicenter Voldparken. Forbindelsen indeholder desuden fokus på fremkommeligheden for cyklister og gående på strækningen, samt bevaring af de store eksisterende træer. Stien er i dag belyst af parklamper. Ved at ombygge forbindelsen til biltrafik, skal belysningsanlægget på stien tilpasses/ombygges til de nye forhold.

Målsætninger og effekter

Med byudviklingsstrategiens netværk af nye og opgraderede trafikforbindelser åbnes Tingbjerg og Husum Nord for bløde trafikanter, kollektiv trafik og biler. Dette ses som afgørende for at virkeliggøre den positive udvikling, som byudviklingsstrategien og kommuneplanen har startet i området, hvor trafikinvesteringer skal bidrage til:

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



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 hygge kroge, 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 pladسدannelse 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 forventes ibrugtaget i april 2021.

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	130	400	980	7.230	1.920	10.660
Afledt drift	Service				450	920	1.370
Udgifter i alt			330	980	7.630	2.880	12.030

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 afsattes 5,5 mio. kr. til anlæg af byrummet. 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.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	130	400	980	1.430	330	3.270	3.270*
- Udførelse				5.800	1.590	7.390	
Anlægsudgifter i alt	130	400	980	7.230	1.920	10.660	3.270*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift				450	920	1.370	
Afledte serviceudgifter i alt				450	920	1.370	

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 april 2021.

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

Bilag 1

OMRÅDEFORNYELSE NORDVEST

Kvarterplan 2016-2021



Udgivet af
Områdefornyelse Nordvest

Grafik og layout
TMF Byens Fysik

Foto
Yann Houlberg Andersen
Thomas Vilhelm
Københavns Kommune

Publikationen kan rekvireres
hos sekretariatet for
Områdefornyelse Nordvest

E-mail nordvest@tmf.kk.dk

Juni 2016


FAKTA: HVAD ER EN OMRÅDEFORNYELSE

Områdefornyelsen er en helhedsorienteret indsats, der i fem år arbejder med fysiske, sociale og kulturelle indsatser i Nordvest. Der er afsat 60 millioner kroner til indsatsen. Kvarterplanen er blevet til på baggrund af en bred borgerinddragelsesproces i foråret 2016. Planen beskriver, hvilke projekter områdefornyelsen sætter i værk for at realisere visionen på næste side. Områdefornyelsen går i gang i efteråret 2016.



VISION

Nordvest er både det velplanlagte boligkvarter i nord og det selvgroede industri-kvarter i syd. Vi skal understøtte kvaliteterne i begge områder og etablere nye **mødesteder**, bedre **forbindelser** og endnu stærkere **fællesskaber**, der samler kvarteret og styrker dets sammenhængskraft.





Grundtvigs Kirke set fra Bispebjerg Kirkegård

INDHOLD

INTRODUKTION **3**

Borgmesterens forord	6
Styregruppens forord	7
Resumé	8
Områdefornyelsens projekter	10
Et kvarter - to områdefornyelser	13
Fra åbne marker til et kvarter med social slagside	14
Fysiske kendetegn i Nordvest	16
Mange initiativer og investeringer i Nordvest	18
Klimatilpasning og vejgenopretning	19

HER MØDES VI **22**

Store mødesteder	24
Små mødesteder	28

HER BOR VI **30**

Boliger og gårdhaver	32
Trygt nærmiljø	36

HER SKABER VI **40**

Kultur, handel og kreative erhverv	42
Tryghed, fællesskab og medborgerskab	45

ORGANISERING M.M. **50**

Områdefornyelsens organisering	50
Evaluering	52
Tidsplan	55
Investeringsredegørelse	56
Budget	57

BORGMESTERENS FORORD

ET SÆRLIGT LØFT TIL ET SPRAGLET KVARTER

Nordvest er et særligt kvarter i København – et mangfoldigt, spraglet og til tider rodet kvarter. Her er både erhverv og boliger, villaer og små lejligheder, arbejdende og arbejdsløse, mange med lav indtægt og nogle med høj indtægt. Det hele findes i Nordvest.

Vi skal holde fast i byens særpræg, når vi udvikler byen – og det gælder også Nordvest. Men der er heller ikke nogen tvivl om, at Nordvest længe har været et lidt overset kvarter, som godt kunne trænge til et løft – både fysisk og i forhold til at inkludere endnu flere i de eksisterende netværk, samarbejder og fællesskaber.

Fysisk kan Nordvest godt virke slidt. Nogle steder ligger der affald på vejene. De store veje lukker området inde og præger nærliggende arealer med støj. Det grønne virker forsømt, og så er der ikke nok steder, hvor man naturligt stopper op og møder hinanden. Nogle veje er utrygge, og belysningen er mangelfuld. Det, skal vi arbejde på, bliver bedre, så området bliver forbundet bedre, og der er flere mødesteder og muligheder for pauser. De grønne arealer skal være mere synlige og lettere at komme til, og der skal være flere af dem.

Vores by skal udvikles, fordi de rammer, vi alle sammen ønsker for vores hverdagsliv, hele tiden ændres. I dag er der stort fokus på grønne veje, hvilket ikke var i højsædet, da det tidligere industrikvarter blev udviklet. Og i dag ønsker københavnere, at boligområder og erhvervsområder blandes. Det skaber liv på alle tider af døgnet, og det skaber mangfoldighed.

Denne kvarterplan giver en retning for udviklingen af Nordvest. Den er starten på en samtale med alle beboerne i Nordvest, som vi skal fortsætte de næste fem år. For når vi udvikler København, så skal det gøres sammen med københavnere. Det er sådan, vi kan give Nordvest et løft uden at ødelægge det særpræg og liv, der er. Alle inviteres til at være med, og vi er parate til at blive klogere, indtænke nye idéer og løbende opfange de muligheder og potentialer, der naturligvis vil opstå i de kommende år.

Jeg håber, I vil blande jer!

Med venlig hilsen

Morten Kabell
Teknik- og miljøborgmester



Foto Ursula Bach

STYREGRUPPENS FORORD

I løbet af foråret 2016 er der blevet udvekslet alt fra store visioner til små, stilfærdige drømme for vores kvarter. Vi vil gerne sige tak til alle jer, der har bidraget til udviklingen af kvarterplanen for områdefornyelsen i Nordvest. Jeres vilje til sammenhold og fællesskab i Nordvest giver os en tillid til, at vi sammen kan skabe en områdefornyelse, der styrker vores kvarter.

"I Nordvest har vi masser af ressourcer – der er bare en del mennesker, der ikke har så mange penge".

Udsagnet stammer fra et borgermøde og afspejler en klar forventning: Områdefornyelsen i Nordvest skal gennemføres som et inkluderende og deltagende fællesskab, hvor alle i kvarteret kan bidrage. Det vil berige områdefornyelsens aktiviteter og sikre, at aktiviteter forankres i kvarteret. Områdefornyelsen skal drives frem af de stærke netværk i Nordvest og skal afspejle den unikke vilje til Nordvest, som findes i kvarteret.

Vi har i styregruppen fået et præcist mandat og værdigrundlag fra forårets borgermøder og samtaler om områdefornyelsen: Vi skal arbejde for, at udviklingen i kvarteret sker med respekt for Nordvests iboende kultur, historie og arkitektur. Vi skal bygge på kvarterets mangfoldighed og kontraster, fordi det er hér, kvarterets kant, hjerte og rigdom ligger.

Områdefornyelsen skal skabe byrum, der passer til netop vores kvarter. Byrum, hvor vi mødes i al vores forskellighed, udvikler vores samhørighed og udlever vores vilje til at tage ansvar for vores kvarter. Vi skal have sjove, grønne, kunstneriske gadehjørner, torve, parker, indhak og veje. Vi skal skabe gode forbindelser over de trafikerede veje, som deler vores kvarter i to, så vi trygt kan bevæge os rundt i et kvarter, der hænger sammen.

Vi i styregruppen glæder os til sammen med resten af kvarteret at videreudvikle Nordvest som fællesskabernes kvarter, hvor der er plads til alle og brug for alle.

Med venlig hilsen

Styregruppen
Områdefornyelse Nordvest

*"Vi skal lave en områdefornyelse, der fremhæver Nordvests særlige **kant**, som skaber **liv** i kvarteret, og hvor vi i fællesskab tager **ansvar** for udviklingen i vores kvarter og by".*



RESUMÉ

Nordvest er et af Københavns seks udsatte byområder. Der er afsat 60 millioner kroner til områdefornyelsen de kommende fem år.

Nordvest er både det velplanlagte boligkvarter i nord og det selvgroede industrikvarter i syd. Områdefornyelsen skal understøtte kvaliteterne i begge områder, og etablere nye mødesteder, bedre forbindelser, og endnu stærkere fællesskaber, der samler kvarteret og styrker dets sammenhængskraft.

UNIKT KULTURMILJØ I NORD

I den nordlige del af Nordvestkvarteret ligger det unikke kulturmiljø med Grundtvigs Kirke, Bispebjerg Kirkegård, det velplanlagte boligkvarter og Bispebjerg Skole på kvarterets grønne bakke. Områdefornyelsen skal lave byrumsforbedringer, der fremhæver de kulturhistoriske og arkitektoniske kvaliteter, så de historiske rammer og stort anlagte grønne arealer fremstår tydeligere og imødekommer beboeres behov for rekreative åndehuller og inspirerende mødesteder. Områdefornyelsen vil videreføre kvarterets tradition for at omdanne bygninger af lokal- og kulturhistorisk værdi, så de får nye funktioner, der beriger kvarterets liv. BIBLIOTEKET og Dansekapellet er prominente eksempler på denne tradition.

URBANE KVALITETER I SYD

I kvarterets sydlige del ligger det selvgroede industrikvarter med dets urbane kvaliteter. Industrikvarterets tætte bebyggelse med spring i højde og drøjde skal fremhæves, og industrikvarterets beboere skal have nye mødesteder, mere bynatur og bedre rammer for hverdagslivet. Industrikvarteret tiltrækker stadig flere entreprenante kræfter, hvilket skaber en tiltagende kreativ udvikling i området, som skal synliggøres, samtidig med at balancen mellem kvarterets status som bolig-, erhvervs- og kreativ zone skal findes.

MØDESTEDER SKABER FÆLLESKAB OG ENGAGEMENT

Nordvest er et mangfoldigt kvarter, hvis sociale sammenhængskraft skal styrkes. Der er en stærk vilje til Nordvest og til at mødes på tværs af grupper, som normalt lever adskilt. Områdefornyelsen understøtter kvarterets mangfoldige fællesskaber, og inklusion er en rød tråd i alle projekter.

De spontane og lokale møder mellem kvarterets naboer, beboere og brugere skaber trivsel, fællesskaber og engagement i kvarterets liv. Hverdagsmøder er vigtige kim til udvikling af Nordvests særlige kultur, liv og sammenhængskraft, og derfor handler de fleste projekter om at skabe steder, hvor Nordvests beboere og brugere mødes spontant, naturligt og på tværs af vanlige skel. Områdefornyelsen etablerer nye små mødesteder i industrikvarterets tætte bebyggelse og større rekreative mødesteder i det nordlige kvarter.

Stærkt trafikerede veje skærer igennem kvarteret og får Nordvest til at virke usammenhængende. Områdefornyelsen vil fremme trygge forbindelser over de trafikerede veje, så kvarteret virker samlet, og dets vigtige institutioner og mødesteder bliver lettere at komme til.

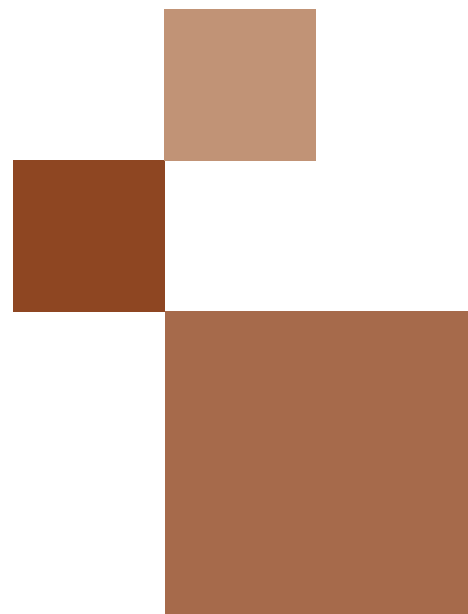
NORDVEST SKAL VÆRE ET TRYGT KVARTER

Nordvest er et mangfoldigt kvarter præget af en vilje til tolerance og åbenhed. Kvarterets sociale udfordringer fornægter sig dog ikke, og tryghedsudfordringer presser sig på i kvarteret. Områdefornyelsen laver en tryghedsindsats, der både arbejder inkluderende og kriminalpræventivt, så borgere i Nordvest kan føle sig trygge i deres kvarter, og udsatte borgere indgår i kvarterets liv og fællesskaber.

KULTUR SKAL SAMLE KVARTERET

Nordvest er rig på kreative miljøer og kulturer. Områdefornyelsen bruger gadekunst og -kultur som en samlende, fælles- og identitetsskabende faktor, der formidler den positive historie om kvarterets mange kontraster og muligheder. Gadekunst og -kultur er med til at fremhæve Nordvests særlige kant, at iscenesætte nye mødesteder og fremme sammenhængskraften - og ikke mindst til at gøre hverdagen i og turen til Nordvest lidt sjovere.

På side 11 ses en oversigt over områdefornyelsens konkrete projekter.





Bispebjerg Skole er en vigtig lokal- og kulturhistorisk bygning. Områdefornyelsen ønsker, at den tidligere skole bliver udviklet til et vækst- og kvarterhus, så skolebygningerne atter beriger livet i kvarteret.

OMRÅDEFORNYELSENS PROJEKTER

Kvarterplanens projekter udspringer af dialog med borgere i Nordvest om kvarteret. Hvordan er det at bo i Nordvest? Hvad er kvarterets kvaliteter og udfordringer? Hvilke drømme er der for kvarteret? Dialogerne har haft hverdagen i Nordvest i centrum. Kvarterplanen er opdelt i tre temaer, der afspejler dialogerne om hverdagslivet i Nordvest: Her mødes vi, Her bor vi og Her skaber vi.

Som det fremgår af projektdiagrammet på næste side, har hvert tema to undertemaer, og hvert undertema rummer en række projekter. Projekterne udspringer af ønsker og behov, som er påpeget af borgere i forbindelse med udarbejdelsen af kvarterplanen.

HER MØDES VI (s. 22-29) Projekterne forbedrer fire af kvarterets store mødesteder i det nordlige kvarter og etablerer nye små hverdagsmødesteder i industrikvarteret.

HER BOR VI (s. 30-39) Projekterne skaber tidssvarende boliger og seks grønne gårdhaver. Gener fra gennemkørende og lokal trafik reduceres, og der etableres tydelige forbindelser i og ud af kvarteret.

HER SKABER VI (s. 40-47) Projekterne øger tryghed og styrker de lokale fællesskaber samt by- og handelslivet i Nordvest. Kunst og kultur bruges som driver i en udvikling, der understøtter byliv og den lokale identitet.

FINANSIERING

Der er i alt afsat 60 millioner kroner til Områdefornyelse Nordvest. Midlerne bruges til at realisere projekterne i kvarterplanen samt til at gennemføre områdefornyelsen som en borgerinddragende organisation med et lokalt sekretariat. De afsatte midler til projekter er disponeret således:

Her mødes vi:	39,5 %
Her bor vi:	11,0 %
Her skaber vi:	29,5 %
Organisation m.m.:	20,0 %

Nogle af projekterne kan gennemføres alene med områdefornyelsens egne midler. Til andre projekter skal der søges om ekstern medfinansiering fra statslige og private fonde og puljer samt Københavns Kommune. Det fremgår af projektbeskrivelserne på side 22-47, om projekterne er helt eller delvist finansierede.

LÆSEVEJLEDNING

De følgende sider introducerer kvarteret samt rammer for områdefornyelsens arbejde. Fra side 22 præsenteres områdefornyelsens projekter fordelt på kvarterplanens tre temaer. I det afsluttende kapitel beskrives områdefornyelsens organisation, tidsplan, evaluering og budget.

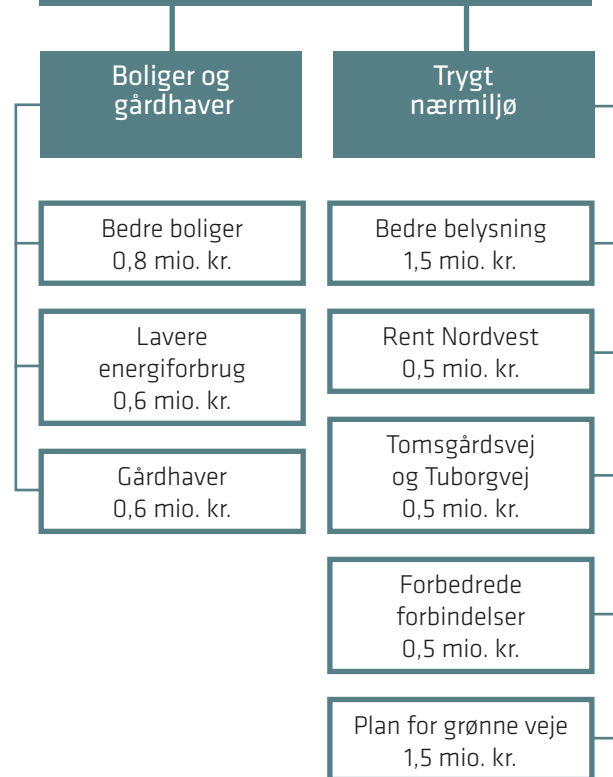
HER MØDES VI

23,7 mio. kr.
side 22-29



HER BOR VI

6,5 mio. kr.
side 30-39



HER SKABER VI

17,75 mio. kr.
side 40-47



OMRÅDEFORNYELSE NORDVEST

Områdefornyelse Nordvest 60 mio. kr.

Indre Nordvest

Beboere: 8.817
Finansiering: 30 mio. kr., heraf 8,5 mio. kr.: Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet. 21,5 mio. kr.: Københavns Kommune.

Ydre Nordvest

Beboere: 6.977
Finansiering: 30 mio. kr., heraf 7,5 mio. kr.: Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet. 22,5 mio. kr.: Københavns Kommune.

Områdefornyelse Nordvest

YDRE NORDVEST

INDRE NORDVEST



ET KVARTER - TO OMRÅDEFORNYELSER

Områdefornyelse Nordvest består af to administrativt selvstændige områdefornyelser: Indre og Ydre Nordvest. For at understøtte Nordvest som et sammenhængende kvarter har de to områdefornyelser fælles kvarterplan, sekretariat og styregruppe. Den samlede betegnelse for områdefornyelserne er Områdefornyelse Nordvest.

ÉN KVARTERPLAN - TO BUDGETTER

Der er afsat 60 millioner kroner til Områdefornyelse Nordvest. Da der administrativt er tale om to områdefornyelser, skal de to indsatsers budgetter adskilles, og derfor er hvert projekts finansiering markeret som enten Indre Nordvest (I) eller Ydre Nordvest (Y) således:

BUDGET 60 MIO. KR.

I: 30 MIO. KR.

Y: 30 MIO. KR.

INDRE NORDVEST

Indre Nordvest omfatter det gamle industrikvarter omkring Rentemestervej, Frederiksborgvej, Bispebjerg Skole og Grønningen. Områdefornyelsen søger at skabe en sammenhængende udvikling, hvor Grønningen bliver et nyt parkstrøg, Bispebjerg Skole det nye jobskabende kvarter- og væksthuse, Frederiksborgvej en mere livlig handelsegade og Rentemestervej fremhævet som kvarterets kreative strøg.

YDRE NORDVEST

I Ydre Nordvest er Bispebjerg Kirkegård, det velplanlagte boligkvarter, BIBLIOTEKET og Dansekapellet tydelige markører. Områdefornyelsen ønsker at skabe en udvikling, der har

Kirkegården, Smedetoften og Degnestavnen som omdrejningspunkter, og hvor Tomsgårdsvej bliver en grøn trafikkorridor.

KVARTERETS SOCIALE UDFORDRINGER

Nordvest er et udsat byområde med komplekse sociale og fysiske udfordringer, som er fælles for de to områder. Der er en forholdsvis høj andel boliganviste beboere i de almene bebyggelser. Andelen af borgere med dårligt mentalt helbred er det tredje højeste i Københavns Kommune og middellevetiden den tredje laveste i byen.

Området har det gennemsnitligt laveste indkomstniveau i København. Beseftigelsesfrekvensen og uddannelsesgraden er væsentligt under gennemsnittet i København, og borgere uden for arbejdsmarkedet har ofte andre udfordringer end ledighed.

Der bor mange sårbare børn og unge i området. En del unge står uden for det etablerede fritids- og foreningsliv og har svært ved at navigere uden helhedsorienteret støtte og vejledning. Området har mange udsatte familier, og er et af de kvarterer i København, hvor der bruges flest ressourcer på enkeltstående udsatte børnefamilier.

KVARTERETS FYSISKE UDFORDRINGER

Forbindelserne til den omkringliggende by kan forbedres, og offentligt tilgængelige byrum ligger ofte ubenyttede hen, fordi de i deres indretning ikke inviterer til ophold og aktivitet. Her er store rekreative arealer som Bispebjerg Kirkegård og Grønningen, der imidlertid opleves som forholdsvis isolerede fra kvarterets daglige liv. Derudover levner industrikvarteret ikke plads til grønne arealer og offentlige mødesteder. Kvarteret har mange bevaringsværdige bygninger med høje arkitektoniske kvaliteter, som ikke kommer til deres fulde ret.

Kvarteret præges overvejende af små og mindre boliger, hvor mere end fire ud af fem er mellem 40 og 79 kvadratmeter. Energiforbruget i de to områder er henholdsvis 37 og 55 procent højere end Københavnergennemsnittet.

Kvarteret er lukket inde af tungt trafikerede veje, der er vanskelige at krydse for bløde trafikanter. Tomsgårdsvej er en barriere, der deler kvarteret og får det til at virke usammenhængende.

SOCIOØKONOMISKE NØGLETAL	Uden for arbejdsmarkedet	Ikke vestlig herkomst	Ingen uddannelse	Under uddannelse	Lav indkomst	Høj indkomst	Boliger u. 60 m ²	Almene boliger	Enlige u. børn	Installationsmangler
Områdefornyelse Nordvest	21%	35%	32%	25%	42%	20%	42%	41%	48%	10%
Indre Nordvest	22%	35%	32%	25%	40%	19%	44%	41%	48%	8%
Ydre Nordvest	20%	37%	30%	26%	43%	21%	40%	40%	49%	12%
Københavnergennemsnit	16%	15%	20%	23%	34%	37%	31%	20%	46%	10%

Komplekse sociale og fysiske problemstillinger som blandt andet en vis andel utidssvarende og nedslidte boliger er årsagen til, at der bliver gennemført en områdefornyelse i Nordvest.



Grundtvigs Kirke set fra Frederiksborgvej, 1940 (foto Lars Cramer-Petersen: Frederiksborgvej, 1993)



Bispebjerg Torv, 1968 (foto Gunnar W. Christensen)



Bispebjerg Mølle set fra Frederiksborgvej (foto Københavns Museum)

FRA ÅBNE MARKER TIL ET KVARTER MED SOCIAL SLAGSIDE

I slutningen af 1800-tallet lå der åbne marker mellem Utterslev Landsby og Nørrebro, hvor Nordvest ligger i dag. Kornmarker blev langsomt erstattet med forstadsbebyggelse i slutningen af 1800-tallet. Større virksomheder rykkede ind i forstaden, og fabrikker med høje skorstene skød op på de tidligere marker. Et blandet industri- og håndværkerkvarter udviklede sig

i Nordvests sydlige del med blandt andre legetøjsfabrikken Tekno, Schous Fabrikker og Thors Kemiske Fabrik. Industrierne skabte arbejdspladser, og industriarbejdere slog sig ned i kvarteret med deres familier. De blev naboer til gørtleren, tømreren og andre håndværksmestre, der boede med deres familier i små lejligheder umiddelbart op ad deres værksteder.

Industrien forurene, beboerne klagede og i 1940 blev området udlagt til industrikvarter. Mange blev dog boende, mens nye boligområder blev planlagt og opført i Nordvest.

Nord for industrikvarteret strækker Nordvest sig op ad Bispebjergs grønne bakke, hvor Grundtvigs Kirke, Bispebjerg Kirkegård og Bispebjerg



Frederiksborgvej 51, Bryggeriet Bispebjerg (foto Københavns Museum)



Bispebjerg Hospital, 1915 (foto Asger Fog: Utterslev - fra landsby til storbyforstad, 1996)



Industri og boliger, 1942 (foto Nowico. Københavns Stadsarkiv)



Skole ligger. I disse smukke omgivelser blev kvarterets nye boligkvarter med lyse lejligheder i grønne omgivelser opført. Boligerne var tiltænkt arbejderfamilier og enlige, der fraflyttede saneringsejendomme i det indre København. Det prestigefyldte boligbyggeri husede hurtigt beboere fra alle samfundslag, så arbejdsmanden boede dør om dør med bogtryk-

keren og tandlægen. De store gårde i karréerne summede af liv, leg og vasketøj, der blafrede i vinden. Forhenværende beboere fortæller, hvordan livet mellem familierne i opgangene skabte møder på tværs af tidligere sociale barrierer og var en medvirkende årsag til social opstigning og mobilitet. Da 1960'ernes drøm om bil og hus med egen have blev realiser-

bar for mange familier, forfulgte flere familier drømmen og forlod kvarteret. Kommunen anviste nu i høj grad de ledige lejligheder til socialt og psykisk sårbare borgere og udenlandsk arbejdskraft. Nordvests fysiske, kulturelle og sociale sammensætning forandrede sig, og kvarteret fik med årene social slagside.

FYSISKE KENDETEGN I NORDVEST

Nordvest er et kvarter med mange kontraster. Små erhvervs- og industribygninger karakteriserer syd, og homogene almene boligbebyggelser dominerer i nord. Det er to kvarterer med hver deres skala og hver deres særlige arkitektoniske udtryk.



Det gamle industrikvarter (foto Slagboom en Peeters Luchtfotografie BV, Københavns Kommune)

DET GAMLE INDUSTRIKVARTER

Småerhverv og enfamilieshuse fra 1900-tallet ligger tæt op ad hinanden i det selvgroede industrikvarter. Her har også gamle karrébebyggelser og nyere betonbyggerier med boliger, institutioner, privatskoler og serviceerhverv fundet plads. Det kendetegner industrikvarteret, at bygningerne springer i højde og drøjde, så højt afløser lavt, lodret brydes med vandret, og facaderne ligger forskudt af hinanden. Det skaber vejrum med mange nicher og kig mellem husene, som giver området kant.

Rentemestervej er industrikvarterets centrale erhvervsvej, der forbinder

Lygten med Utterslev Torv, mens Provstevej er den centrale beboelsesvej, der løber på tværs af området. Der er ikke levnet plads til grønne arealer og mødesteder i industrikvarterets tætte bebyggelse. Små grønne hjørner og et par enkelte mindre gårdanlæg udgør kvarterets bynatur. Beboere arbejder for at gøre området mere grønt og beboervenligt, og etablerede i et par år det grønne samlingspunkt NV Auto Park på en byggetomt på Provstevej, hvor der i dag opføres private ungdomsboliger.

Kreative erhverv har de senere år indtaget mange tomme, ældre ejendomme i industrikvarteret, hvilket

har tilført området nye former for liv og et nyt visuelt, punktvis istandsat, udtryk.

DET PLANLAGTE BOLIGKVARTER

I det nordlige kvarter på den grønne Bispebjerg-bakke dominerer større boligbyggerier, hvoraf de fleste er almene boliger. Bebyggelserne afspejler de nye boligidealer, der opstod i første del af 1900-tallet som reaktion på industrialiseringens slumbebyggelser. Det velplanlagte boligkvarter består af større karré-, stok- og vinkelbebyggelser med store gårdanlæg, som generøst giver adgang til grønt, lys og frisk luft. Dele af det nordlige nordvest er udpeget som kulturmiljø med



1800-tallet

Københavns kommune igangsætter opkøb af landbrugsarealer

1901

Området bliver en del af Københavns Kommune

1903

Bispebjerg Kirkegård tages i brug

1913

Bispebjerg Hospital tages i brug

Industrien breder sig

1914-1918

Første verdenskrig

1930

Byggeriet af Grundtvigs Kirke starter

1930



Det planlagte familieboligkvarter (foto Slagboom en Peeters Luchtfotografie BV, Københavns Kommune)

velanset landskabs- og bygningsarkitektur. Det for perioden visionære etagebyggeri fremstår med fine håndværksmæssige detaljer, runde hjørner og facadekompositioner med altaner, vinduer og døre i ensartede gentagelsesmønstre. Det skaber karakteristiske facader med en særlig homogenitet, alt sammen fortrinsvis i gule mursten.

På trods af bebyggelsernes arkitektoniske og håndværksmæssige kvaliteter har det almene boligbyggeri i det nordlige Nordvest vist sig udfordret. Ændringer i demografi og handelsliv har medført, at tidligere åbne facader i dag fremstår lukkede,

ligesom nogle af de grønne områder mellem bygningerne er ubenyttede og lejlighedsvis utrygge. Store arealer er planlagt efter bilens behov på bekostning af borgernes muligheder for liv og ophold.

Helhedsplanlægningen af det nordlige kvarter sikrede i sin tid beboerne adgang til store grønne områder. Mange grønne arealer ligger i dag dog gemt bag mure, bebyggelse eller store veje og mangler rekreative funktioner, aktiviteter og større biodiversitet.

IDEALERNE UNDER FORANDRING

De to kvarterer står i tydelig kontrast til hinanden, men fælles for dem er, at de er en del af en by i forandring. De krav, der blev stillet til bolig og erhverv for næsten 100 år siden, er ikke de krav, der stilles i dag. Derudover er presset på kvarteret stigende i takt med, at København vokser; antallet af indbyggere stiger, tilsvarende gør antallet af biler og cykler, og behovet for steder at mødes. Områdefornyelsen skal understøtte kvalitetene og udviklingen i begge områder, så de imødekommer nuværende og fremtidige behov.



MANGE INITIATIVER OG INVESTERINGER I NORDVEST

Nordvest er i hastig udvikling. Der er flere visionære planer for kvarteret, og der forventes investeringer for omkring en milliard kroner i kvarteret frem til 2023. Områdefornyelsen skal fremme og koordinere indsatser og planer lokalt.

Det entreprenante og kulturelle miljø i Nordvest er i vækst, og det har skabt grobund for en spirende kreativ udvikling i kvarteret. Private investorer opkøber ejendomme til erhvervsformål, og der bygges private familie- og ungdomsboliger. Der er givet tilladelse til at opføre en ny stor moské på Tomsgårdsvej tæt på BIBLIOTEKET, og i det sydlige kvarter skal der etableres nyt værested for migranter samt opføres nye boliger til borgere med særlige behov. Nordvest udvikler sig i mange og forskellige retninger.

Der er samtidig store udviklingsprojekter i gang lige uden for kvarteret. I 2019 kommer metroen til Nørrebro Station, og knytter Nordvest trafikalt tættere til den omkringliggende by. Områdefornyelsen i Fuglekvarteret

igangsætter en markant udvikling af Stærevejsområdet og forbedrer forbindelserne mellem Fuglekvarteret og resten af Nordvest. Øst for kvarteret bygges Nyt Hospital og Ny Psykiatri Bispebjerg, som inviterer kvarterets borgere til at bruge hospitalets rekreative haveanlæg. Områdefornyelsen søger samarbejde og synergi med alle tiltag.

STRATEGIPLAN BISPEBJERG

Der er desuden formuleret visionære planer for, hvordan der skabes en positiv udvikling i de udsatte boligområder i Nordvest. Det gælder ikke mindst Strategiplan Bispebjerg, som skal tiltrække investeringer for omkring en milliard kroner til kvarteret. Strategiplanen er udarbejdet i 2015 af Københavns Kommune og

boligselskaberne fsb, AAB og AKB København. Den beskriver de fire parter fælles vision for, hvordan det velplanlagte men udsatte boligkvarter i det nordlige Nordvest igen bliver et tidssvarende og attraktivt boligkvarter i København. Det er første gang, at de fire parter har lavet en fælles vision og ramme for udvikling af et udsat boligområde i København. Parterne har forpligtet sig til at samtænke deres respektive projekter og har desuden lavet en samarbejdsaftale, der skal fremme investeringerne i området. Områdefornyelsens projekter understøtter strategiplanen, og er sammen med de to boligsociale helhedsplaner en vigtig brik i strategiplanens realisering.

PLANER OG POLITIKKER



Områdefornyelsen bygger på en række bydækkende politikker samt konkrete udviklingsplaner for Nordvest.

FORVENTEDE INVESTERINGER (i tusinde kroner)

KLIMATILPASNING OG GRØNNE VEJE	
Klimatilpasning i og omkring Nordvest	100.000
Grønne veje i vandopland Bispebjerg	100.000
TRAFIK	
Vejenopretning og støjdemping i og omkring Nordvest	240.000
Fodgængertunnel på Tomsgårdsvej	14.000
HELHEDSPANER OG BOLIGSOCIALE INDSATSER OG OMRÅDEFORNYELSER	
Planlagte helhedsplaner	700.000
Beboerprojekt Bispebjerg	20.000
Beboerprojekt Puls	10.000
Områdefornyelse Nordvest	60.000
PARKER OG PLADSER	
Ny plads på Frederikssundsvej/Peder Ipsensvej	3.600
NYBYGGERI	
Boliger til borgere med særlige behov på Brofogedvej	77.500

Skemaet viser forventede investeringer og anlæg i og omkring Nordvest i de kommende år.

KLIMATILPASNING OG VEJGENOPRETNING

Områdefornyelsen gennemføres i en periode, hvor der planlægges investeringer for 100 millioner kroner i klimatilpasning og 240 millioner kroner i vejgenopretning i og omkring kvarteret.

Den nordlige del af Nordvest ligger på en af Københavns højeste bakker. Ved skybrud og kraftige regnvejr ledes store mængder regnvand fra kvarteret og videre til resten af byen. Nordvest skal bidrage til klima- og skybrudssikringen af København, så byen fremover undgår oversvømmelser. Kvarteret skal have forsinkelsespladser på Grønningen og Degnestavnens Legeplads, som skal rumme store mængder regnvand, og flere af kvarterets veje skal transportere, forsinke eller opsamle regnvand. Der planlægges investeringer for 100 millioner kroner i klimatilpasningsprojekterne i og omkring kvarteret.

Områdefornyelsen arbejder for, at borgernes ønsker om grønne byrum kombineres med klimatilpasningsplanerne, så der udvikles nye grønne by- og opholdsrum de steder, hvor der skal graves op til klimatilpasningsprojekter. Det er desuden ambitionen at tænke klimatilpasning sammen med renovering af gårdanlæg, begrønning af veje og offentlige arealer, så der skabes sammenhængende grønne forløb i kvarteret. På denne vis kan områdefornyelsen være med til at fremme en vision om Nordvest som et grønt og ressourcevenligt kvarter på toppen af København.

Det planlægges samtidig, at der skal genoprettes veje, cykelsti- og busfremkommelighedsprojekter i og omkring Nordvest for 240 millioner kroner. Områdefornyelsen arbejder for, at genopretning af veje kombineres med tiltag, der reducerer støj og forbedrer byrum, så indsatserne får den størst mulige positive effekt på hverdagslivet for borgere i et trafikpræget Nordvest.

KLIMATILPASNINGSINDSATSER

Områdefornyelse Nordvest

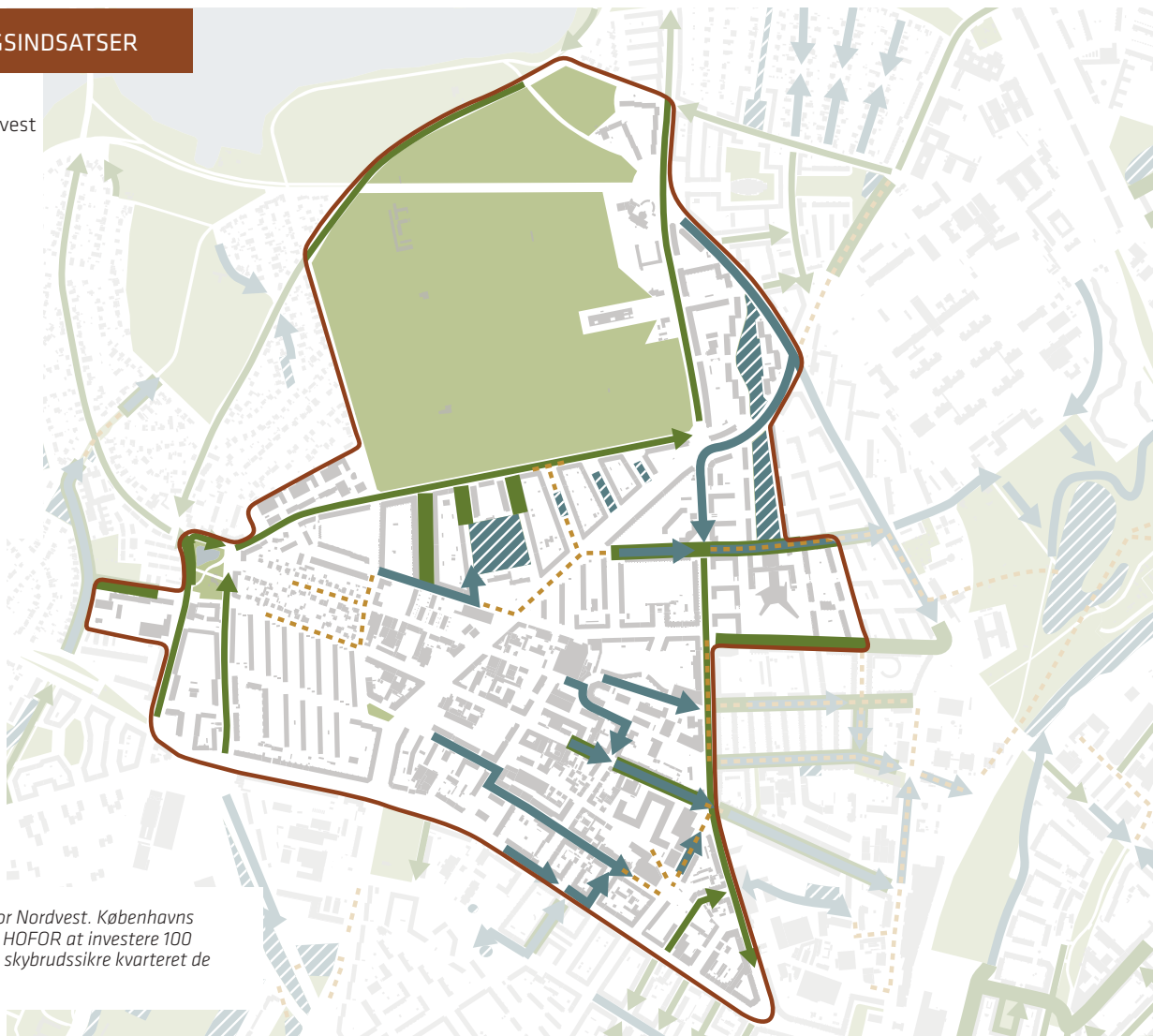
Skybrudsveje

Forsinkelsesveje

Forsinkelsespladser

Grønne veje

Skybrudsledninger



Kortet viser klimatilpasningsplaner for Nordvest. Københavns Kommune planlægger sammen med HOFOR at investere 100 millioner kroner til indsatser, der skal skybrudssikre kvarteret de kommende år.



BIBLIOTEKET Rentemestervej (foto Ulfch Jacobsson)



PROJEKTER

DRØMMEN

"I Nordvest er der mødesteder, hvor man finder ro, og steder, hvor man finder liv. Der er steder at mødes i folkemængden, og der er steder at mødes for to.

I Nordvest findes steder, som kun de lokale kender, og steder, som folk rejser til. Her findes steder, hvor impulsive møder sker, og steder, hvor folk tager til for at mødes.

Der er steder at mødes under træerne og under lygtepæle. Her er steder at mødes, hvor vi kan købe kaffe, og her er steder at mødes, hvor vi selv kan have kaffen med."

HER MØDES VI

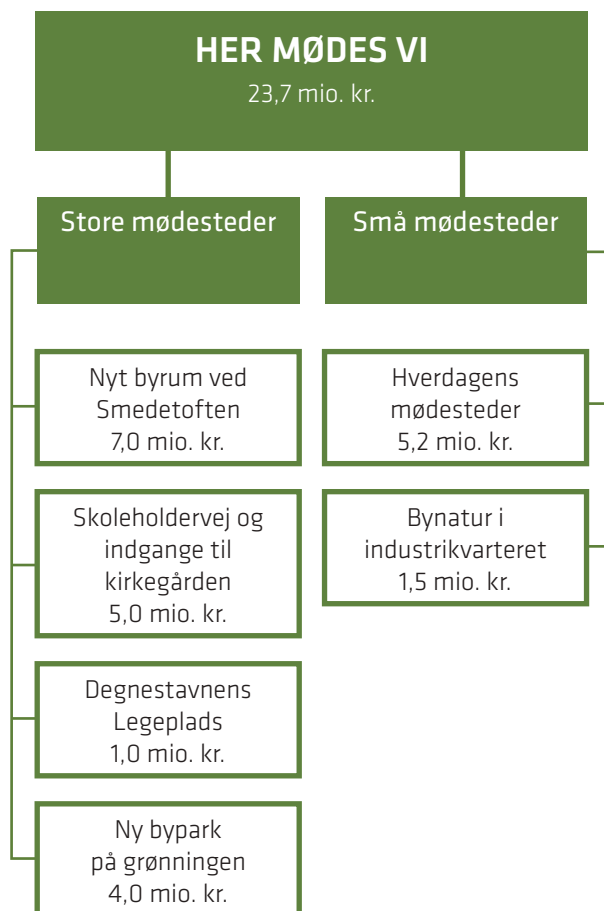
INTRODUKTION

I temaet 'Her mødes vi' fokuseres der på at understøtte livet mellem bygningerne og at etablere nye mødesteder i Nordvest. Fire store mødesteder i det nordlige kvarter skal forbedres, og der skal etableres nye steder for hverdagsmøder i industrikvarteret. De store klimatilpasningsprojekter er katalysatorer for forbedring af nogle møde- og opholdssteder, mens borgernes ønsker og bevægelsesmønstre afgør etablering af mindre hverdagsmødesteder. Fælles for mødestederne er, at de skal styrke kvaliteten af hverdagslivet og fællesskaberne i kvarteret.

Der skal formuleres en række Nordvest-specifikke kvalitetskriterier, som mødestederne skal leve op til. På borgermøderne blev renhold, tryghed, belysning, aktiviteter og fællesskab på tværs af borgergrupper fremhævet som vigtige krav til kvarterets mødesteder. Kvalitetskriterierne skal præciseres i dialog med borgere og brugere, og de enkelte mødesteders potentialer og funktionalitet skal tydeliggøres.

SAMARBEJDE

Områdefornyelsen samarbejder med HOFOR, Københavns Kommune og områdets almene boligforeninger om større fysiske projekter og bakker op om lokale netværk, der ønsker at etablere mødesteder. For at sikre lokal opbakning og forankring vil områdefornyelsen inddrage en bred kreds af lokale interessenter i udviklingen af alle projekter.



STORE MØDESTEDER

Byrummene i Nordvest skal danne rammer for et godt hverdags- og byliv for kvarterets borgere. De skal være rekreative, have klare funktioner, og fremhæve stedets specifikke historie samt landskabsmæssige og arkitektoniske kvaliteter.

BAGGRUND

Mødesteder er centrale for den sociale sammenhængskraft og er efterspurgt af borgere i kvarteret. Nordvest har store grønne arealer i den nordlige del af kvarteret. De fleste ligger ubenyttede hen, gemt væk bag parkerede biler, kirkegårdsmuren eller boligblokke.

Kvarterets eksisterende større pladser ligger alle ud til tungt trafikerede veje. Kvarteret mangler offentlige mødesteder, der er afskærmet fra kvarterets trafik, og inviterer til ophold og aktivitet.

HVAD VIL VI

Områdefornyelsen laver fire konkrete projekter, som skal bidrage til et helhedsløft af det nordlige kvarter. Nogle byrum løftes, mens andre byrum skabes. Der etableres opholdssteder langs den ikoniske kirkegårdsmur, og der arbejdes for øget tilgængelighed til kirkegården. Grønningen skal udvikles til en inviterende bypark med en variation af aktiviteter, der samtidig understreger det landskabelige vûe op ad bakken til Grundtvigs Kirke. Et lokalt torv på Smedetoften skal opstå midt i et af kvarterets mest blandede boligområder, og den prisbelønnede legeplads på Degnestavnen skal klimatilpasses og knyttes tættere på udviklingen af Skoleholdervej og ungemiljøet på Smedetoften.

FIRE STORE MØDESTEDER

Områdefornyelse Nordvest

1. Nyt byrum ved Smedetoften
2. Skoleholdervej og indgange til kirkegården
3. Degnestavnens Legeplads
4. Ny bypark på Grønningen





Den private fællesvej Smedetoften kan potentielt samle villaer, etagebebyggelse, butikker og Klub Bispebjerg (de røde bygninger til højre) i et trygt og åbent byrumsforløb. I baggrunden ses en hvid autocamper, som politiet i en periode har placeret på Smedetoften som led i indsatsen mod hashhandel i området.

NYT BYRUM VED SMEDETOFTEN

Smedetoften er et centralt omdrejningspunkt for børn og unge i det nordlige kvarter. Smedetoften 12 er fritidsklub, og nye ungetilbud åbner i Smedetoften 14. Det foreslåede byrum er på 5.800 kvadratmeter og dækker udearealer og fortove ved klubben og en lille plads med café og detailhandel. Smedetoften skal udvikles til et sammenhængende og åbent byrumsforløb, der binder plads, café, detailhandel, villaer, ungdomsklub, AlmenBolig+ og etagebyggerier sammen. I dag mødes områdets forskellige boligformer og funktioner i et byrum, der er præget af utryghed. Både ungdomsklub og naboer ønsker, at der skabes et åbent ungemiljø med høj grad af voksenkontakt, fælles aktiviteter og trygge møder mellem beboer- og brugergrupper. Mure, der i dag afgrænser området omkring klubben, skal brydes ned, så byrummet samler tilstødende veje, grønne



Klub Bispebjergs udearealer.

parkeringslommer samt arealer foran områdets erhvervsdrivende. Ved klubben skal der anlægges aktivitetsarealer og en byhave. Aktive naboer vil tage del i udviklingen af projektet.

Områdefornyelsen finansierer udvikling af program for hele byrummet og bidrager til finansiering af byrumsforbedringer ved pladsen, fortove og klubben. Projektet er ikke fuldt finansieret.

SUCCESKRITERIER:

- 2020: Der er skabt et sammenhængende byrum på Smedetoften.
- 2020: 50 % af de adspurgte oplever, at trygheden er steget.

BUDGET: 7 MIO. KR.

I: 0 mio. kr.
Y: 7 mio. kr.



Skoleholdervej præges af den lange kirkegårdsmur og de ensartede almennyttige etagebyggerier. Etablering af opholdsmuligheder og nye indgange i kirkegårdsmuren vil skabe et aktivt og grønt byrum.



Degnestavnens Legeplads er et vigtigt mødested for kvarterets børn og unge. (foto Tanveer Meraj Jan Amjad)

SKOLEHOLDERVEJ OG INDGANGE TIL KIRKEGÅRDEN

Bispebjerg Kirkegård er en smuk kulturhistorisk attraktion med store rekreative muligheder og landskabsmæssige kvaliteter. Kirkegårdsmuren er et ikon i området, men også en barriere for, at den smukke kirkegård bliver en del af hverdagen for kvarterets beboere. Skoleholdervej er i dag domineret af murens og boligbebyggelsernes lange, lukkede facader og parkerede biler. Hverdagslivet for beboere omkring Skoleholdervej kan få et værdifuldt grønt løft, hvis der skabes flere indgange og indkig til kirkegården samt opholdsmuligheder langs muren. Områdefornyelsen forbereder og udvikler forslag til udvikling af Skoleholdervej og de tre sideveje Møllerloddet, Klokkerhøjen og Gravervænget (Kilerne) til et sammenhængende grønt og aktivt byrum med øget tilgængelighed til kirkegården. Der er i forbindelse med skybrudsplanerne for kvarteret reserveret midler til klimatilpasning af Kilerne og udvikling af Skoleholdervej til en grøn klimatilpasset vej.

Det er et følsomt projekt, der skal være genstand for yderligere lokal debat, inden der træffes endelig beslutning.

Områdefornyelsen finansierer en ny indgang til kirkegården ved Gravervænget, belysning langs muren samt program for byrumsudvikling på Skoleholdervej og Kilerne. Der søges eksternt finansiering til gennemførelse af hele programmet.

SUCCESKRITERIER:

- 2019: Der er lavet et program for udvikling af et samlet og aktivt byrum på Skoleholdervej og Kilerne.
- 2021: Der er etableret mindst en ny indgang til kirkegården og rejst penge til yderligere to indgange.
- 2021: 50 % af de adspurgte naboer oplever området som mere grønt og aktivt.

BUDGET: 5 MIO. KR.

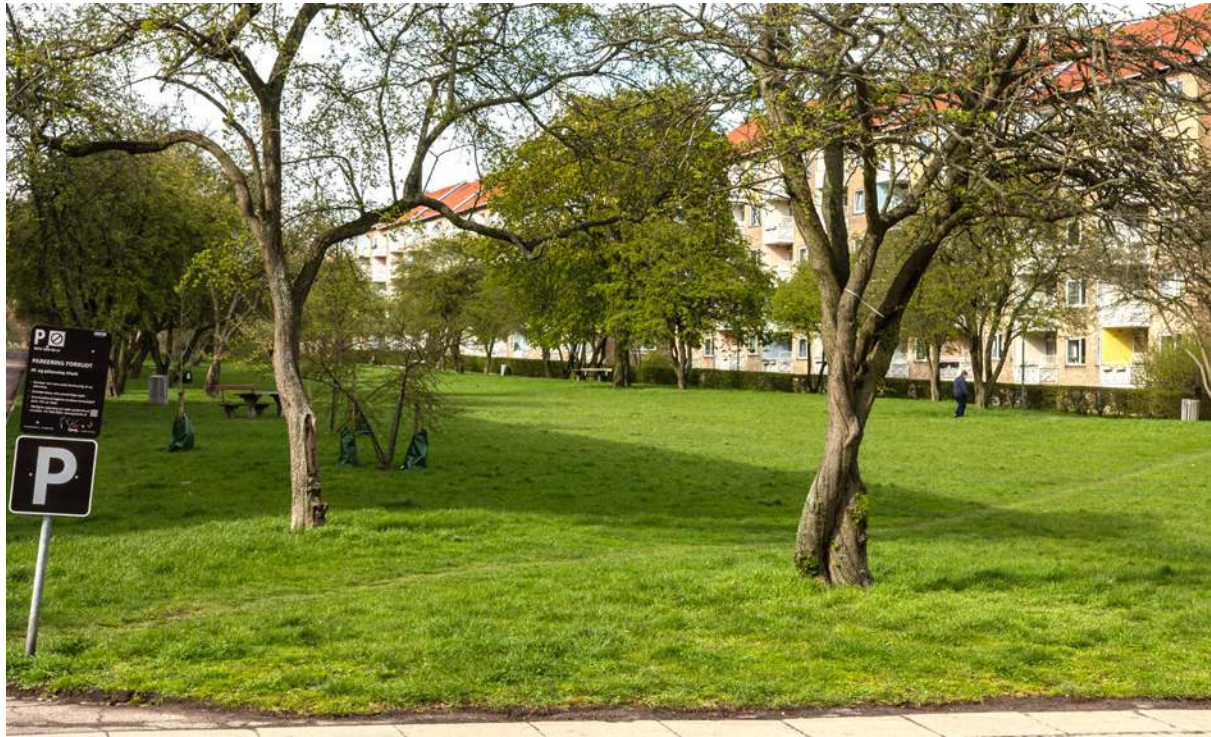
I: 0 mio. kr.

Y: 5 mio. kr.

DEGNESTAVNENS LEGEPLADS

Degnestavnens Legeplads er en velfungerende legeplads med en sports- og sundhedsprofil. Den er et vigtigt socialpædagogisk tilbud for lokale børn og unge, der ikke deltager i det organiserede forenings- og klubliv. Den 12.000 kvadratmeter store legeplads skal i fremtiden fungere som vandforsinkelsesbassin. Det forventes, at legepladsens areal skal sænkes, samtidig med at legepladsens funktion som multibane bevares. Legepladsen er på begge sider omkredset af et ca fem meter bredt græsareal, der ofte benyttes til hundeluftning og vilkårlig afsætning af affald og storskrald. Områdefornyelsen udvikler byrummet omkring legepladsen, så hele området fremstår mere åbent og indbydende for børn og deres familier. Projektet får legepladsen til at hænge bedre sammen med udviklingen af Skoleholdervej og med ungemiljøet på Smedetoften.

Områdefornyelsen afsætter midler til at udvikle byrummet omkring legepladsen.



Grønningen har potentiale til at blive kvarterets nye bypark

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Byrummet omkring Degnestavnen er aktiveret og supplerer legepladsens aktive liv.
- 2021: 30 % flere børnefamilier bruger legepladsen, og forældrene bidrager med naturligt opsyn.

BUDGET: 1 MIO. KR.

I: 0 mio. kr.
Y: 1 mio. kr.

NY BYPARK PÅ GRØNNINGEN

Grønningen ligger som en lang plæne på 24.000 kvadratmeter mellem tre almene boligbebyggelser, der indrammer en sigtelinje med Grundtvigs Kirke som point de vue. Grønningen skæres igennem af Tuborgvej. Københavns Kommune ejer den sydlige del af arealet, og fsb Bispeparken ejer den nordlige del. Grønningen er i dag minimalt udnyttet og anvendt, men har potentiale til at blive den lokale bypark, som tilbyder mange forskellige aktiviteter. Områdefornyelsen vil i samarbejde med Grønningens naboer udvikle en plan for, hvordan Grønningen forskønnes på en måde, der både fremhæver bakkeforløbet, friholder sigtelinjen til Grundtvigs Kirke og samtidig skaber mulighed for fællesskab, leg, motion og læring. Som en del af kvarterets klimatilpasning er terrasserede nedskæringer i terrænet foreslået, så Grønningen kan tilbageholde store mængder regnvand ved skybrud.

Områdefornyelsen finansierer udvikling af program for Grønningen,

midlertidige byrumforsøg og medfinansierer dele af parkens permanente indretning.

SUCCESKRITERIER:

- 2020: Der er udviklet et program for Grønningen med opbakning fra 70 % af de adspurgte naboer.
- 2021: Ved en bylivstælling er ophold og aktivitet steget med 60 % siden 2016.

BUDGET: 4 MIO. KR.

I: 4 mio. kr.
Y: 0 mio. kr.

SMÅ MØDESTEDER

Nordvest har mange indhak og gadehjørner, der kan udvikles til små lokale mødesteder, hvor det daglige engagement i kvarterets liv og fællesskaber kan spire.

BAGGRUND

Borgere og brugere af Nordvest efterspørger små mødesteder, hvor man spontant stopper op i hverdagen eller naturligt mødes. Hverdagsmøder er centrale i Nordvest, da de styrker det lokale fællesskab og engagement. Små lokale mødesteder, som danner rammen om naboers hverdagsmøder, rummer vigtige kim til at udvikle og fremhæve Nordvests kultur, kvaliteter og sammenhængskraft.

Industrikvarteret har et særligt behov for mødesteder. Den tætte bebyg-

gelse levner ikke plads til frie grønne arealer, de færreste boliger har altan, og der er kun få og små gårdanlæg i området. Derfor skal nogle fortove, gadehjørner og veje fungere som byrum, hvor børn og voksne kan mødes og opholde sig uden for deres boliger.

HVAD VIL VI

Områdefornyelsen skal gøre det lettere for borgere at udvikle og afprøve nye små mødesteder i kvarteret, herunder på private fællesveje. Hvert mødested skal relatere sig til den kontekst, det placeres i og dermed

være med til at definere det enkelte nærområdes særlige kant og identitet.

Samtidig kombinerer områdefornyelsen lokale ønsker om flere grønne elementer med kommunens mål og strategi for mere bynatur. Der iværksættes en særlig indsats i industrikvarteret, hvor der er en udtalt mangel på vegetation.

MØDESTEDER I DET GAMLE INDUSTRIKVARTER

Områdefornyelse
Nordvest

Område med mangel
på mødesteder og
vegetation



I det gamle industrikvarter mangler der steder at mødes, som kan skabe nærvær, kvalitet i hverdagen og mulighed for at komme hinanden ved. Nye små mødesteder skal udvikles i dialog med industrikvarterets borgere og brugere.



En bænk til pause og samtale i Sankt Kjelds Kvarter, Østerbro (foto Charlotte Brøndum)



En klatrebænk i Alsgade, Vesterbro.



Billedet viser et areal i industri kvarteret, der kan omdannes til sidde- og opholdsted.



Krydset mellem Provstvej og Thoravej: Beboerne har selv sat bænke op og gjort gaden til deres fælles mødested.

HVERDAGENS MØDESTEDER

Projektet kortlægger, hvor der kan etableres lokale rammer for hverdagens små og spontane møder. Kortlægningen laves i samarbejde med kvarterets borgere og brugere og på baggrund af analyse af bevægelsesmønstre i kvarteret. Områdefornyelsen fremlægger forslag til fem til ti mødesteder, hvoraf områdefornyelsen etablerer mindst tre.

Kortlægningen udpeger samtidig eksisterende byrum, der kan få en øget værdi og tydeligere funktion med nyt inventar, der inviterer til ophold, aktiviteter og bevægelse.

Som led i udviklingen af små mødesteder og udbedring af eksisterende byrum, laves der forsøg med fleksibel brug af private fællesveje, afprøvning af byrumsinventar, som fremmer aktiviteter og bevægelse, samt byrumsmøbler, som er tilpasset særlige grupper af borgeres behov. Der arbejdes med midlertidighed som led i afprøvning af nye mødesteder.

Områdefornyelsen gør en indsats for at inddrage ældre borgere i projektet.

Områdefornyelsen opretter en pulje på 3,5 millioner kroner til at støtte forslag til mødesteder og byrumsinventar og tilbyder faglig rådgivning til ansøgere.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Mindst 10 små permanente mødesteder er etableret.
- 2021: Mindst tre byrum har fået nye funktioner.
- 2021: De 10 mødesteder skaber 50 % mere byliv.

BUDGET 5,2 MIO. KR.

I: 3 mio. kr.
Y: 2,2 mio. kr.

BYNATUR I INDUSTRIKVARTERET

Beboere i industri kvarteret efterlyser små grønne oaser, hvor børn og voksne kan lege, slappe af, dyrke grøntsager, plante blomster med mere. Manglen på vegetation bevirker desuden, at der dannes en varmeø-effekt over industri kvarteret om sommeren, hvilket giver højere temperaturer her end de fleste andre steder i byen. Derfor laves der i samarbejde med industri kvarterets beboere et projekt for bynatur i industri kvarteret, der både fremmer biodiversiteten, skaber grønne opholdssteder og fremhæver industri kvarterets forskelle i niveauer, arkitektur, funktioner og facader.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: 50 % af industri kvarterets borgere og brugere oplever industri kvarteret som mere grønt.
- 2021: Der er etableret mindst én byhave i industri kvarteret.

BUDGET 1,5 MIO. KR.

I: 1,5 mio. kr.
Y: 0 mio. kr.



DRØMMEN

”Det er rart at bo i Nordvest. Mange lejligheder er små men attraktive, og de grønne gårde inviterer til ophold, leg og fællesskab. Der er trygt i Nordvest. Vejene er veloplyste og rene, og træer og grønt skærmer boliger for trafikken. Bilerne har fået deres rette plads, og cyklister, børn og ældre færdes trygt på vejene i området, hvor de bor. Livet leves derhjemme - og i fællesskabet i gårdene.”

Altaner mellem Tomsgårdsvej og Hovmestervej

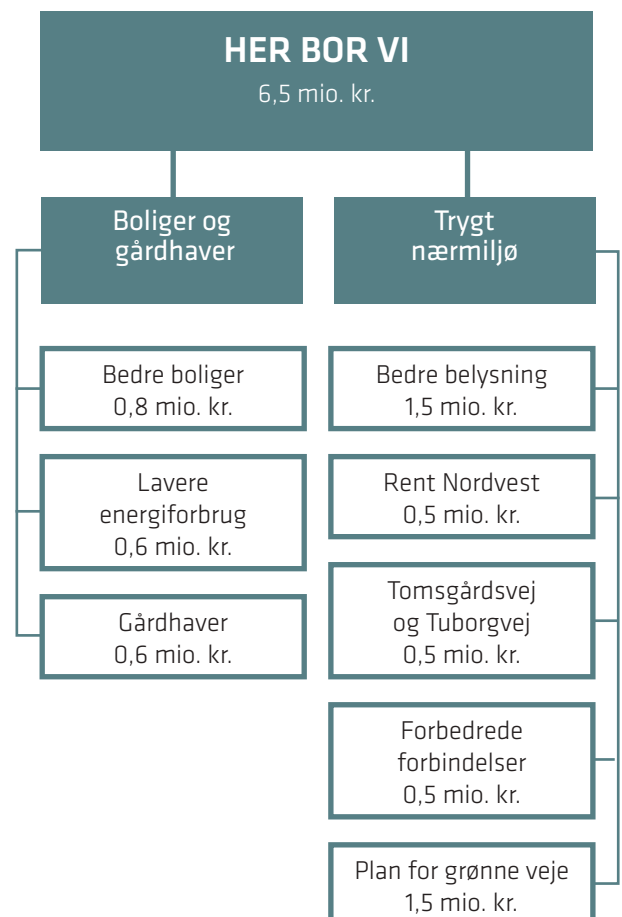
HER BOR VI

INTRODUKTION

I temaet 'Her bor vi' fokuseres der på tryghed og livskvalitet i hverdagen. Projekterne skaber forbedringer i boliger, gårdhaver og bolignære omgivelser, som gør det mere attraktivt og trygt at bo og færdes i kvarteret. Gener fra kvarterets store og trafikerede veje skal reduceres, og der skal skabes tydelige forbindelser, som får kvarteret til at hænge bedre sammen internt og med resten af byen.

SAMARBEJDE

Områdefornyelsen samarbejder med almene boligforeninger om fysiske helhedsplaner og koordinerer med infrastrukturplaner i kvarteret. Københavns Kommunes Gårdhaver og Bygningsfornyelse forestår store indsatser i kvarteret, samtidig med at områdefornyelsen bakker op om lokale fællesskaber, som vil etablere trygge, grønne veje i deres boligområder.



BOLIGER OG GÅRDHAVER

Alle borgere i Nordvest skal bo i tidssvarende og energivenlige boliger og have adgang til grønne gårdhaver. Nordvest skal være et energi- og klimavenligt kvarter på byens grønne bakke.

BAGGRUND

Nordvest er rig på bevaringsværdige bygninger og blandet arkitektur, men boligmassen og gårdhaver i Nordvest trænger flere steder til renovering. I den private boligmasse, som udgør 60 procent af boligerne i kvarteret, er cirka halvdelen af boligerne under 60 kvadratmeter og 500 boliger har installationsmangler. Det vil sige, at de mangler toilet, bad og/eller fjernvarme i boligen. Energiforbruget i kvarteret er mellem 37 procent og 55 procent højere end gennemsnittet i København. Det er et politisk prioritet ønske, at alle københavnere skal bo i gode, sunde og tidssvarende boliger, og derfor laver områdefornyelsen

en fokuseret indsats for at højne boligkvaliteten og sænke energiforbruget i kvarteret. Indsatsen målrettes andels- og ejerforeninger samt private udlejningsejendomme, som kan få offentlig byfornyelsesstøtte til at udbedre installationsmangler og energirenovere ældre etageejendomme.

HVAD VIL VI

Den offentligt støttede bygningsfornyelse skal skabe bedre boliger, sænke energiforbruget og renovere slidte gårdanlæg. Det skal sikre, at boligstandarden bliver forbedret i kvarteret, og at Nordvest bidrager til kommunens mål om en CO2-neutral

by i 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen ansøger om andel i Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriets særlige ramme til bygningsfornyelse i områdefornyelser til arbejdet.

De almene boligafdelinger fsb Bispeparken og AAB afdeling 33 søger samtidig om fysiske helhedsplaner hos Landsbyggefonden, hvilket styrker den samlede indsats for at skabe bedre boliger i kvarteret. I den forbindelse afdækkes muligheder for yderligere finansiering til fortætning og infrastrukturprojekter i de almene boligafdelinger.

Da mange af boligerne langs Tomsgårdsvej, Frederiksborgvej, Tagensvej og Frederikssundsvej er støjbelastede, arbejder områdefornyelsen for støjdæmpende foranstaltninger i ejendomme.

Områdefornyelsen ansætter en byfornyelses- og energimedarbejder, der er projektleder på indsatserne.

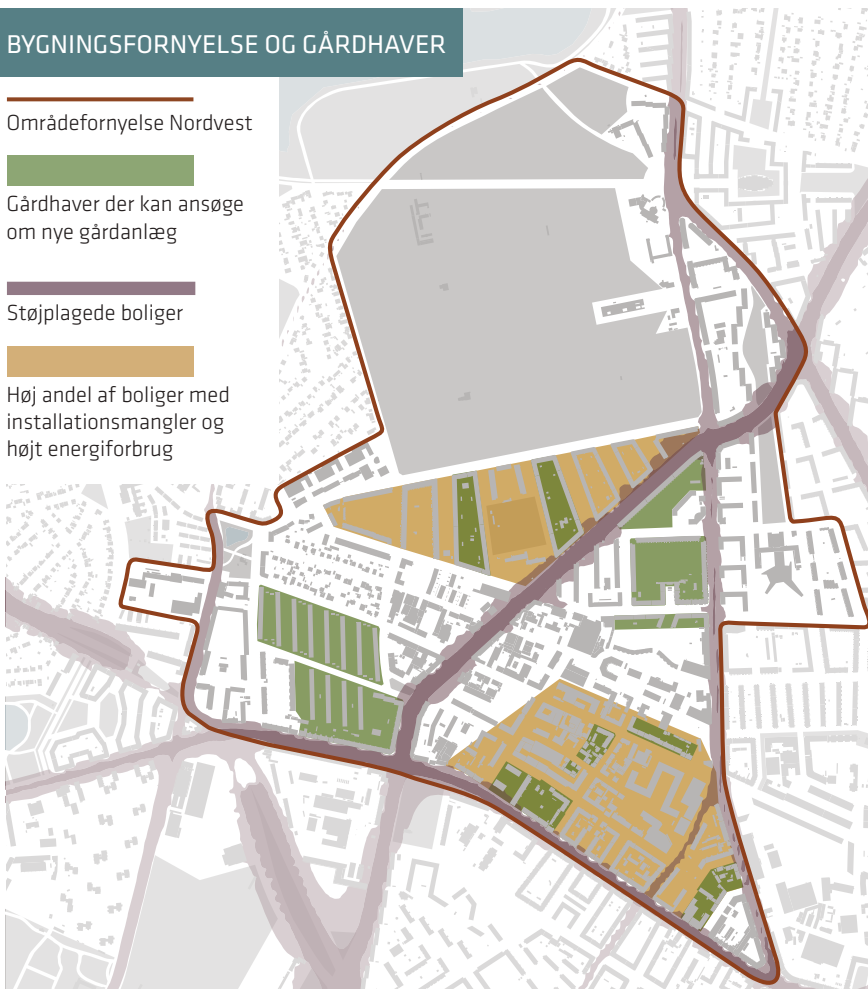
BYGNINGSFORNYELSE OG GÅRDHAVER

Områdefornyelse Nordvest

Gårdhaver der kan ansøge om nye gårdanlæg

Støjplagede boliger

Høj andel af boliger med installationsmangler og højt energiforbrug



EKSEMPLER PÅ KLIMASIKRING OG ENERGIPTIMERING AF EJENDOMME



BEPLANTNING PÅ GAVLE ELLER FACADER



GRØNT TAG



UDVIDELSE AF LEJLIGHED I TAGRUM



SOLCELLER TIL FÆLLES ELFORBRUG



ENERGIPTIMEREDE VINDUER



ENERGIPTIMERING AF KARNAPPER



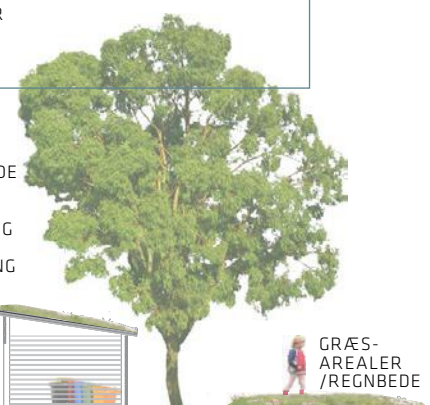
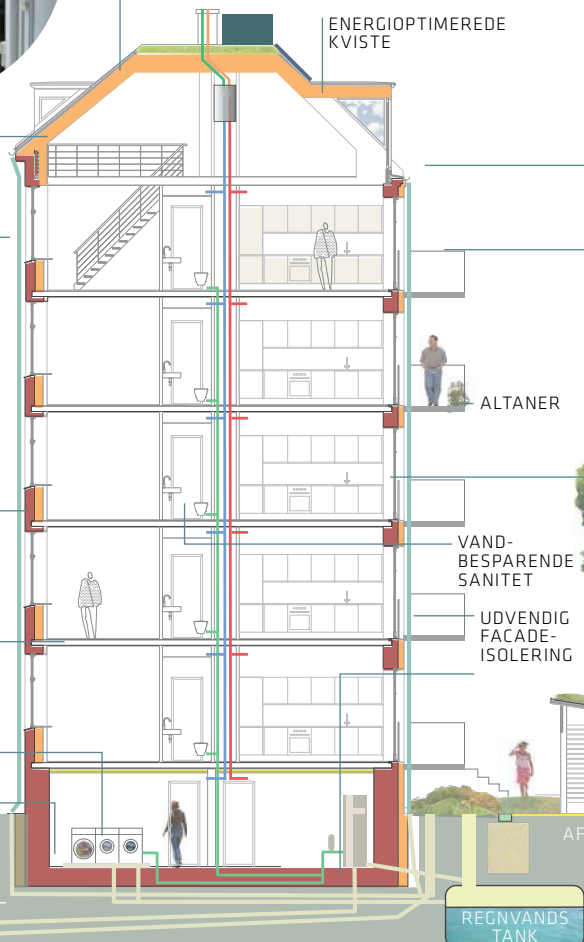
INDVENDIG ISOLERING AF YDERVÆGGE OG/ELLER BRYSTNINGER

INDIVIDUELLE VARME- OG VANDMÅLERE

REGNVANDSOPSAMLING TIL FÆLLESVASKERI
ISOLERING AF ETAGEADSKILLELSE

OMFANGSDRÆN OG ISOLERING AF FUNDAMENT

TIL OFFENTLIG SPILDEVANDSTANK



GRÆS-AREALER /REGNBEDE

AFFALDSSORTERING

PERMABLE BELÆGNINGER

REGNVANDSBASSIN

BEDRE BOLIGER

Områdefornyelsen laver en målrettet informationsindsats overfor ejer- og andelsforeninger samt private udlejningsejendomme om muligheder for bygningsfornyelse. Som led i indsatsen tilbydes beboere i ejendomme, der opfylder kravene for bygningsfornyelse, sparring om, hvordan de ansøger om bygningsfornyelse. Følgende ejendomme bliver prioriteret:

- Ejendomme med boliger, der mangler toilet, bad og/eller fjernvarme.
- Ejendomme med energimærke E eller dårligere.
- Støjbelastede boliger.
- Ejendomme med frie gavle med potentiale for efterisolering og begrønning.

Projekter, der understøtter klimasikring og genbrug af ejendommens regnvand for eksempel i form af opsamling til vaskeri, vil ligeledes blive prioriteret. Områdefornyelsen undersøger muligheder for at udvide ejendomme med nye tagetager eller udbygge facader med karnapper, der kan forbedre boligkvaliteten og mængden af dagslys i eksisterende byggeri/boliger.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Minimum 50 % af de boliger, der ikke har eget toilet i boligen, får etableret wc/baderum.
- 2021: Minimum 50 % af de boliger, der mangler bad, får etableret bad.
- 2021: 33 % af de støjbelastede boliger får støjreducerende vinduer.
- 2021: De ejendomme, der opnår byfornyelsesstøtte, reducerer deres energibehov med minimum 20 %.
- 2021: Der etableres otte grønne og isolerede gavle.

BUDGET: 0,8 MIO. KR.

I: 0,4 mio. kr.

Y: 0,4 mio. kr.

LAVERE ENERGIFORBRUG

Områdefornyelsen iværksætter en kampagne om reduktion af energiforbruget i kvarteret. Kampagnen målrettes boliger med højt energiforbrug, og indsatserne udvikles i dialog med de pågældende boligforeninger. Indhold i kampagnen kan være tilbud om uddannelse af boligforeningernes driftspersonale, adfældsændrende kampagner målrettet beboere, motivation til opsætning af individuelle energimålere, viden om effektiv drift og understøttelse af forsøgsordninger.

SUCCESKRITERIE

- 2021: 33 % af ejendommene med energimærke E eller dårligere er i løbet af perioden flyttet minimum en energiklasse op.

BUDGET: 0,6 MIO. KR.

I: 0,3 mio. kr.

Y: 0,3 mio. kr.

GÅRDHAVER

Det er et politisk ønske, at der i de københavnske boligkarréer etableres fælles grønne gårdanlæg, som inviterer til fællesskab, og kan bidrage til håndtering af regnvand. Private karréer kan under visse omstændigheder få finansieret anlæg af nye gårdhaver, hvis det eksisterende gårdanlæg er tilstrækkeligt nedslidt og ikke bidrager til håndtering af regnvand. I Nordvest kan tolv boligkarréer potentielt få finansieret nye gårdanlæg. Hvis der er lokal interesse for det, vil områdefornyelsen hjælpe de 12 boligkarréer i området med at søge midler til etablering af nye gårdanlæg. Områdefornyelsen ønsker at videreudvikle de eksisterende metoder til at håndtere regnvand i gårdanlæg, især hvad angår samtænkning af løsninger, der kombinerer grønne gårde, grønne veje og offentlige arealer.

SUCCESKRITERIER

- 2021: Der er etableret mindst seks nye fælles grønne gårdhaver, der løser og udnytter hverdagsregn og skybrudssituationer. Der arbejdes med løsninger, der omfatter både gårdhaver og veje samt offentlige og privatejede områder.

BUDGET: 0,6 MIO. KR.

I: 0,3 mio. kr.

Y: 0,3 mio. kr.



Eksempel på renoveret gårdhaveanlæg med vegetation samt mulighed for ophold og leg.

TRYGT NÆRMILJØ

Det skal være rart at gå og opholde sig ved vejene, hvor man bor. De bolignære veje i Nordvest skal være rene, trygge og forene bilister, cyklister og gående i samme rum.

BAGGRUND

Der er mange lokale ønsker om at begrønne veje i Nordvest samt at få bedre belysning og renhold i kvarteret. Trafik og parkerede biler præger mange bolignære private fællesveje til gene for mange beboere. Flere ejere og beboere ønsker at eksperimentere med indretningen af deres veje for at gøre vejene tryggere og finde en bedre balance mellem de forskellige typer af trafik på vejene.

HVAD VIL VI

Områdefornyelsen vil i samarbejde med boligforeninger og andre lokale aktører iværksætte indsatser for et renere nærmiljø i Nordvest og forbedring af belysningen i det offentlige rum. Områdefornyelsen vil samtidig gøre det lettere for beboere på private fællesveje at afprøve nye indretninger og brug af veje. Der laves en plan for grønne veje, der kombinerer borgeres ønsker om at begrønne veje med kommunens planer for klimatil-

pasning i kvarteret. I planen indgår forslag til, hvordan trafik og parkering kan organiseres bedre på udvalgte steder i kvarteret. Der arbejdes for bedre forbindelser internt i kvarteret, og generne fra Tomsgårdsvej skal reduceres.



Hus Forbi-sælger Asbjørn reflekterer over livet i Nordvest. Nordvest skal være et trygt sted at bo for alle, og der skal være plads til alle. Kapitlet 'Trygt nærmiljø' fokuserer på belysning, affald og forbedrede og grønne forbindelser i kvarteret.

BEDRE BELYSNING

Tryghedsmålinger viser, at Nordvest er et af de områder i København, hvor borgere føler sig mest utrygge, og tryghedsfremmede belysning er efterspurgt blandt borgere i kvarteret. Som led i den kommunale indsats "Tryghedsløft" bliver der i 2016 opsat bedre belysning på blandt andet Smedetoften, Birkedommervej og Degnestavnens Legeplads. Områdefornyelsen vil supplere med yderligere tre belysningsprojekter på særligt utrygge steder, hvor der eksperimenteres med supplerende grund- og effektbelysninger. Områdefornyelsen samarbejder med borgere og lokaludvalg om at udpege de relevante steder.

Områdefornyelsen finansierer tre belysningsprojekter og laver en belysningsplan.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: 50 % flere borgere oplever, at kvarterets byrum er bedre belyst i Nordvest end i 2016.

BUDGET 1,5 MIO. KR.

I: 0,75 mio. kr.

Y: 0,75 mio. kr.

RENT NORDVEST

Der ligger for meget affald og skrald på vejene i Nordvest. Affald på veje, fortove og i gårde øger både utryghed og risiko for hærværk og er til stor gene for borgere i dagligdagen. Områdefornyelsen organiserer i foråret 2017 et renholdsprojekt, hvor der i en uge ryddes op i kvarteret. Indsatsen gennemføres i samarbejde med Byens Drift, boligforeninger, Green Teams, skoler, foreninger og erhvervsdrivende. Områdefornyelsen integrerer desuden målsætningen om bedre renhold i alle byrums- og fællesskabsaktiviteter, og indgår i dialog med Byens Drift, boligselskaber og Green Teams lokalt om forbedring af renholdstilstanden i kvarteret. Områdefornyelsen laver mindre forsøg med byrum og byrumsinventar på steder, som er særligt præget af affald og deltager desuden i eventuelle udviklingsprojekter om renhold, pantordning og genbrug. Områdefornyelsen afdækker muligheder for at bruge renhold som led i en beskæftigelsesindsats eller som fritidsjob til kvarterets unge.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: 50 % af de adspurgte borgere oplever, at vejene i Nordvest er blevet renere.

BUDGET 0,5 MIO. KR.

I: 0,25 mio. kr.

Y: 0,25 mio. kr.



Tomsgårdsvej er en markant barriere, der deler kvarteret i to. Borgere kalder vejen for 'kvarterets blødende sår'. Tomsgårdsvej skal udvikles til en grøn trafikkorridor med flere overgange, som gør det let og trygt at krydse vejen.

TOMSGÅRDSVEJ OG TUBORGVEJ

Tomsgårdsvej er en trafikalt hovedåre i København, der dagligt benyttes af 30.000 biler og lastvogne. Med et støjniveau på over 68 decibel er boliger og byrum langs vejen stærkt støjbelastede. Støjen fra trafikken medfører sundhedsrisici for beboerne og gør det mindre attraktivt at opholde sig i byrummene. Den stærkt trafikerede vej er vanskelig at krydse og udgør en barriere, som opdeler kvarteret. Der er etableret midterrabat med vejtræer, lyskryds og en helle i området omkring BIBLIOTEKET. Områdefornyelsen ønsker, at hele Tomsgårdsvej begrønnes og støjdæmpes, og at det gøres lettere for bløde trafikanter at krydse vejen flere steder. Det er besluttet, at Tuborgvej skal klimatilpasses på strækningen mellem Frederiksborgvej og Tagensvej, samt at fodgængertunnelen under Tomsgårdsvej ved Hovmestervej skal renoveres. Senere følger en genopretning af resten af Tomsgårdsvej.

Områdefornyelsen laver forslag, der skaber synergi mellem den vedtagne vejgenopretning og støj-dæmpning af Tomsgårdsvej og byrumsudviklingen på Skoleholdervej. I forslaget indgår oplæg til Tomsgårdsvej som grøn trafikkorridor med øget trafiksikkerhed for bløde trafikanter, herunder skolesøgende børn.

Områdefornyelsen finansierer program, der sammenkæder genopretning af Tomsgårdsvej med byrumsudvikling på Skoleholdervej og i Kilerne.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Tomsgårdsvej har støj-dæmpende asfalt og er yderligere begrønnet.
- 2021: 50 % af de adspurgte opfatter Tomsgårdsvej som tryggere at passere.

BUDGET 0,5 MIO. KR.

I: 0,25 mio. kr.

Y: 0,25 mio. kr.

FORBEDREDE FORBINDELSER

De interne forbindelser i kvarteret skal forbedres, så det bliver lettere og mere sikkert for kvarterets fodgængere og cyklister at komme frem til centrale attraktioner og funktioner som skoler, klub, legepladser, BIBLIOTEKET, kirkegården og Utterslev Mose. Der er særligt fokus på at skabe trygge forbindelser over Tomsgårdsvej. Områdefornyelsen vil desuden fremhæve Hovmestervej, Provstevej, Birkedommervej/ Landsdommervej og Rentemestervej som interne forbindelser i kvarteret og vil arbejde for, at de bliver tryggere at færdes på. Rentemestervej har en særlig funktion, fordi kommuneplanen fastlægger, at der skal være grøn cykelrute på vejen. De udvalgte forbindelser vil samtidig koble kvarteret bedre til Nordvestparken, Stærevejsområdet i Fuglekvarteret, Lersøparken og de kommende grønne områder ved Bispebjerg Hospital.

FORBEDREDE FORBINDELSER

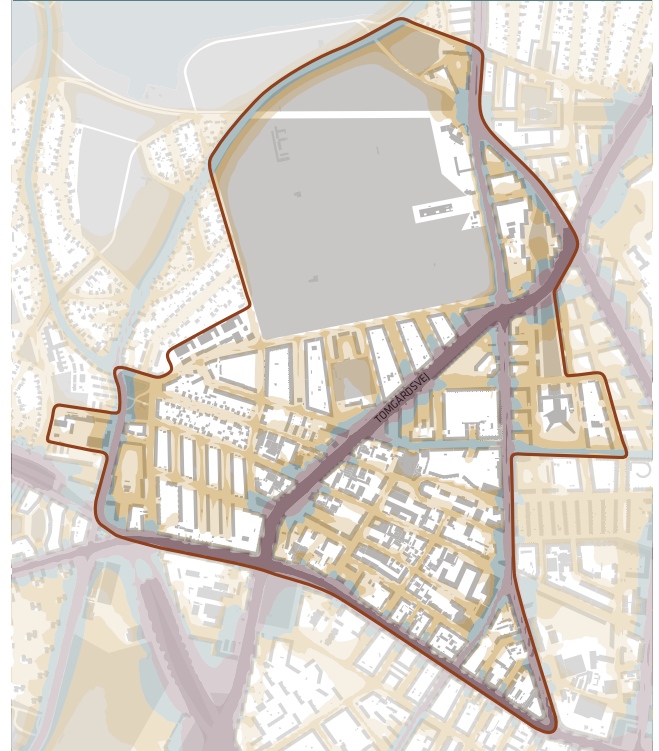

Områdefornyelse Nordvest



Forbindelser, der skal fremhæves og gøres tryggere.



Bispebjerg Skole

STØJKORT


Områdefornyelse Nordvest



Vejstøj målt i 4 meters højde (dB)

Områdefornyelsen finansierer forberedelse af projekt til forbedrede forbindelser i Nordvest. Der søges om finansiering til projektets gennemførelse.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Tre interne forbindelser er blevet gjort tydelige og mere trafik-sikre.
- 2021: Der er etableret grøn cykelrute på Rentemestervej.
- 2021: Minimum 20 % af de adspurgte oplever, at kvarteret er blevet mere trafiksikkert.

BUDGET 0,5 MIO. KR.

I: 0,25 mio. kr.

Y: 0,25 mio. kr.

PLAN FOR GRØNNE VEJE

Størstedelen af de bolignære veje i Nordvest er private fællesveje. Mange er slidte og præget af u hensigtsmæssig parkering og trafik. Der er rejst ønske om at begrønne flere af vejene i kvarteret og få mere hensigtsmæssig organisering af trafik og parkering. Samtidig lægger klimatilpasningsplanerne op til, at flere af kvarterets veje skal klimatilpasses, herunder private fællesveje (se klimakort side 19). Områdefornyelsen laver en overordnet plan for grønne veje, der kombinerer borgernes ønsker om at begrønne veje med kommunens planer om klimatilpasning og partnerskabstræer. Områdefornyelsen understøtter samarbejdet mellem HOFOR, ejere af private fællesveje og Københavns Kommune om skybrudsløsninger på de private veje, når der foreligger en model for dette samarbejde. I planen indgår samtidig forslag til, hvordan trafik og parkering kan organiseres bedre på udvalgte steder i kvarteret.

Områdefornyelsen finansierer "Plan for grønne veje" og giver rådgivning og tilskud til begrønning af veje. Der søges om ekstern finansiering til gennemførelse af hele planen.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Der er ydet rådgivning om 10 konkrete vej- og byrumsforbedringer på private fællesveje.
- 2021: Der er lavet skybrudsløsninger på tre private fællesveje.

BUDGET 1,5 MIO. KR.

I: 0,75 mio. kr.

Y: 0,75 mio. kr.



DRØMMEN

"Der er rått og upoleret i Nordvest, men der er også lyst og åbent. Der er liv og kunst i gaden, og kvarteret er kendt for sine væg- og gavlmalerier. Der er vækst i kvarteret, kultur- og erhvervsliv blomstrer. Ildsjælenes energi smitter, og der er gode rammer for deltagende fællesskaber. Nordvest er kvarteret, hvor det er lidt sjovere, mere samlet, mere farverigt, mere åbent, mere demokratisk, mere livligt, mere lokalt, mere trygt. Her er plads til forskellighed – det ligger i kulturen."

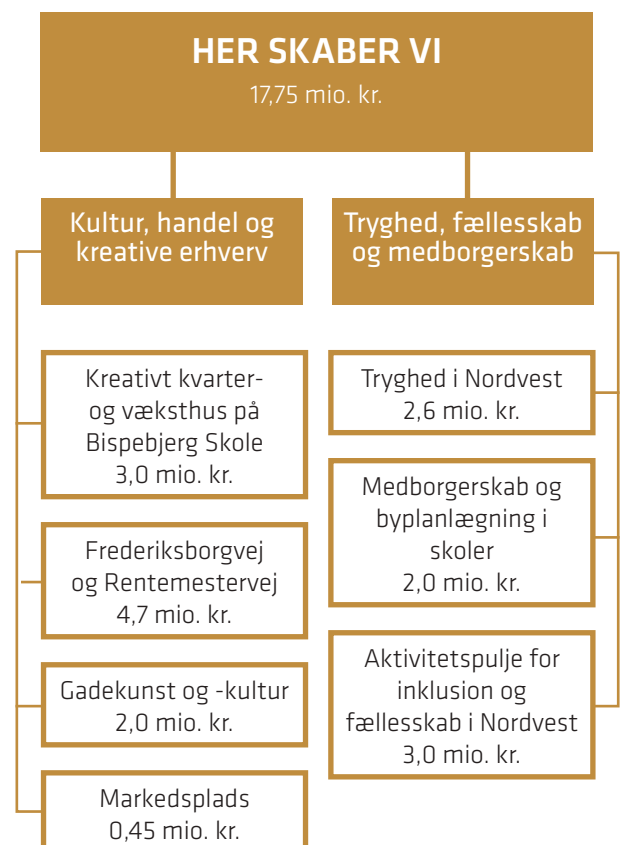
HER SKABER VI

INTRODUKTION

I temaet 'Her skaber vi' fokuseres der på at styrke kvarterets byliv, sammenhængskraft og kreative vækstlag. Det sker gennem udvikling af det lokale handelsliv, de kreative miljøer og de sociale tiltag. Kvarterets kulturelle institutioner, innovative fællesskaber og virksomheder inddrages i projekterne, så kultur og kreativitet bliver en vedvarende drivkraft i udviklingen af kvarteret. Bispebjerg Skole gøres til et nyt centrum for social innovation, iværksætteri og beskæftigelse. Projekterne understøtter også kreative og inkluderende fællesskaber, som bidrager til kvarterets udvikling og liv.

SAMARBEJDER

Områdefornyelsen understøtter netværk med lokale erhvervsdrivende og iværksættere. Der laves et partnerskab for gadekunst og -kultur med Kultur Nord (Kultur- og Fritidsforvaltningen) og andre lokale aktører. Der etableres et lokalt netværk til udvikling af inkluderende fællesskaber, og der igangsættes et forskningsprojekt om medborgerskab og byplanlægning i samarbejde med Socialforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen.



KULTUR, HANDEL OG KREATIVE ERHVERV

Frederiksborgvej og Rentemestervej skal udvikles som et sammenhængende butikks-, erhvervs- og iværksættermiljø, der tiltrækker folk til området.

BAGGRUND

Frederiksborgvej er en central lokal handlgade og forbindelse til byen. Frederiksborgvej og Rentemestervej er vigtige for det lokale butikks-, iværksætter- og erhvervsliv, men der mangler en plan for, hvordan de to veje tilsammen udvikler sig som sammenhængende handlgade og erhvervsområde. I kommuneplanen er et område omkring Rentemestervej udlagt som kreativ zone, som gør det muligt for små erhvervsdrivende at bo og have virksomhed på samme

matrikel. Den kreative zone er de seneste år blevet reduceret, da lokalplansændringer har givet tilladelse til opførelse af moské og boliger. Samtidig med, at den kreative zone er blevet mindre, kommer der stadig flere innovative kræfter til Nordvests gamle industrikvarter. Det skaber grobund for en urban og kreativ udvikling i kvarteret, omend virksomhederne og de kreative netværk i kvarteret i dag er forholdsvis usynlige og endnu kun bidrager beskedent til kvartetets liv.

HVAD VIL VI

Områdefornyelsen laver en helhedsorienteret indsats, hvor der fokuseres på at udvikle Frederiksborgvej som handlgade, at synliggøre de kreative kræfter i kvarteret og at udvikle Bispebjerg Skole som et nyt centralt omdrejningspunkt for medborgerskab, beskæftigelse og kreativ vækst.

HANDEL, ERHVERV OG KREATIV ZONE

Områdefornyelse Nordvest



Bispebjerg Skole

Frederiksborgvej og
Rentemestervej

Kreativ zone





Bispebjerg Skole skal omdannes til et nyt center for innovation og beskæftigelse, så skolen atter bidrager positivt til kvarterets liv.

KREATIVT VÆKST- OG KVARTERHUS PÅ BISPEBJERG SKOLE

Bispebjerg Skole på Frederiksborgvej er en markant kultur- og lokalhistorisk bygning, som ligger centralt i kvarteret. Dele af skolebygningerne står i dag tomme. Det er områdefornyelsens vision, at bygningen igen skal bidrage til udvikling af det lokale liv. Målet er at etablere et kreativt vækst- og kvarterhus, der ved at danne rammer for social innovation, iværksætter og kulturelt entreprenørskab, kan skabe beskæftigelse lokalt. Huset skal derudover også rumme faciliteter og mødesteder for lokale beboere, foreninger og inkluderende fællesskaber. I samarbejde med Københavns Innovationshus, Bispebjerg Lokaludvalg og KulturNord udvikles en forretningsplan for et bæredygtigt kreativt vækst- og kvarterhus. Områdefornyelsen finansierer forretningsplan og etablerer byrum ved skolen.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Bispebjerg Skole bidrager til kreativ vækst, øget beskæftigelse og inkluderende fællesskaber i kvarteret.

BUDGET: 3 MIO. KR.

I: 3 mio. kr.
Y: 0 mio. kr.

FREDERIKSBORGVEJ OG RENTEMESTERVEJ

Frederiksborgvej forbinder Bispebjerg Torv i nord med Frederikssundsvej i syd. Det er en aktiv indkøbsgade i et tæt beboet område, hvor der fortsat opføres nye private boliger. Der efterspørges lokalt mere liv på gaden, variation i butiksudbudet samt café- og opholdsmuligheder. Vejen har brede fortove og gadehjørner, hvor der kan udvikles steder til ophold, handel og aktivitet.

Områdefornyelsen ansætter en kvartermanager, der sammen med handelsdrivende, boligforeninger og kreative miljøer på Rentemestervej gennemfører en handleplan for udvikling af Frederiksborgvej som en aktiv handelsegade og for Rentemestervej som et dynamisk strøg, der forbinder kreative miljøer fra Frederiksborgvej med Utterslev Torv. Handleplanen anlægger en helhedsbetragtning på Frederiksborgvej, Rentemestervej, Bispebjerg Skole og Frederikssundsvej. Områdefornyelsen etablerer nye opholdsmuligheder på Frederiksborgvej. På Rentemestervej opfordres og støttes erhvervsdrivende og kreative miljøer i at åbne baggårde og facader ud mod vejen, så virksomhedernes særlige profiler bliver tydelige, og Rentemestervej bliver en åben og imødekomende vej.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Bylivet på Frederiksborgvej og Rentemestervej er steget med 20 %.
- 2017: Trygheden på Frederiksborgvej blandt beboere, handlende og handelsdrivende er steget med 50 %.
- 2021: Der er etableret netværk mellem handelsdrivende, kreative institutioner og virksomheder i området.

BUDGET: 4,7 MIO. KR.

I: 4,25 mio. kr.
Y: 0,45 mio. kr.



Gavlmaleri, Thoravej.

GADEKUNST OG -KULTUR

Gaderne i Nordvest skal præges af kunst og kultur. Kunst skal fremhæve forbindelser i kvarteret og inspirere til ophold og sightseeing i Nordvest. Områdefornyelsen vil bruge kunst og kultur strategisk som en samlende, fælles- og identitetsskabende faktor, der formidler den positive historie om kvarterets mange kontraster og muligheder. Kvarterets byrum bruges som udstillingsvindue for lokale kunstnere og kreative sjæle. Kunst og kultur bruges til at iscenesætte kvarteret – både som øjenåbner i midlertidige projekter, events og installationer, og som æstetiske attraktioner i permanente installationer og gavlmalerier, der afspejler kvarterets mangfoldighed. Områdefornyelsen danner partnerskab med kvarterets etablerede kulturelle institutioner, foreninger og netværk for at styrke gadens kunst og kultur gennem fælles indsatser og fundraising. Der afsættes en pulje på 1 million kroner, som understøtter lokale kunst- og kulturinitiativer, der indkredser kvarterets særlige profil og forskønner Nordvest.

SUCCESKRITERIER:

- 2017: Der er etableret partnerskab for gadekunst og -kultur i Nordvest.
- 2021: Der er etableret en kunstrute i kvarteret.
- 2021: Der er etableret mindst tre gavlmalerier.

BUDGET: 2,0 MIO. KR.

I: 1,0 mio. kr.

Y: 1,0 mio. kr.

MARKEDSPLADS

Områdefornyelsen vil arbejde for, at Nordvest får et lokalt marked, der både understøtter byliv, styrker de lokale fællesskaber og skaber lokale arbejdspladser. Markedet skal supplere vareudbuddet i de lokale butikker og kan indeholde elementer af genbrug og deleøkonomi. Det undersøges, om der kan etableres samarbejde med et kommende roterende madmarked i København. Den langsigtede vision er et marked og en markedsplads med mødesteder og tilhørende værkstedfaciliteter, hvor varer kan produceres til markedet, og der kan holdes kulturelle arrangementer om aftenen.

Områdefornyelsen finansierer et skitseprojekt og en drifts- og finansieringsplan. Der søges ekstern finansiering til projektet.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Nordvest har fået et fast tilbagevendende lokalt marked.

BUDGET: 0,45 MIO. KR.

I: 0,2 mio. kr.

Y: 0,25 mio. kr.

TRYGHED, FÆLLESSKAB OG MEDBORGERSKAB

Nordvest skal være et trygt kvarter, der er præget af inkluderende fællesskaber. Ansvarlighed, tolerance og respekt skal være kvarterets kendemærker og styrker.

BAGGRUND

Tryghedsundersøgelser har i en årrække vist, at borgere i Nordvest føler sig mere utrygge end gennemsnittet af københavnere. Trygheds-situationen i kvarteret er kompleks og afspejler de sociale udfordringer i kvarteret. Der er behov for et krimi-nalpræventivt og socialpædagogisk samarbejde, der arbejder koordineret og helhedsorienteret med tryghed i kvarteret.

Som led i arbejdet for at øge tryghe-den og den sociale sammenhængs-kraft i Nordvest er der behov for at styrke den demokratiske dannelse af kvarterets børn og unge, samt at fremme inklusionen af udsatte borgere.

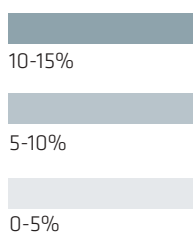
HVAD VIL VI

Områdefornyelsen etablerer en arbejdsgruppe, der koordinerer tryghedsarbejdet i kvarteret og yder

tilskud til projekter, der styrker tryg-hed i kvarteret. Derudover understøt-ter områdefornyelsen initiativer og netværk, der fremmer inklusionen af borgere i udsatte positioner, samt dannelses- og læringsprojekter, der styrker området børns kompetencer som aktive medborgere.

TRYGHEDSKORT

Områdefornyelse Nordvest



Kortet viser andelen af utrygge borgere fordelt på bydele i København. Kilde: Københavns TRYGHEDSUNDERSØGELSE /2015



En byhave kan være et sted for samvær og samskabelse. Her: Byhaven2200, Nørrebro. (foto Ursula Bach)



Kvinder fra Integrationshuset Kringlebakken har blandt mange andre bidraget til kvarterplanen med ønsker, drømme og lokal viden.



TRYGHED I NORDVEST

Områdefornyelsen etablerer en fast arbejdsgruppe, der arbejder målrettet og koordineret med tryghed i kvarteret. Center for Sikker By, politi, SSP, lokale forvaltninger og boligforeninger inviteres til at deltage i arbejdsgruppen, der arbejder med tryghed på tre områder: 1) Samskabelse om tryghed i byrummet, 2) kriminalpræventive indsatser, herunder job- og uddannelsesaktiviteter og 3) borgerdialog. Arbejdsgruppen udarbejder en tryghedsanalyse og handleplan for tryghed i kvarteret. Handleplanen understøttes af en forpligtende aftale mellem de relevante aktører om planens gennemførelse. Planen bliver fornyet

hvert år, så den er aktuel i forhold til kvarterets kriminalitets- og tryghedsudfordringer.

Områdefornyelsen stiller midler til rådighed til implementering af dele af handleplanen, herunder til metodeudvikling og konkrete indsatser.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse viser, at borgere i Nordvest føler sig lige så trygge som gennemsnittet af københavnere.

BUDGET: 2,6 MIO. KR.

I: 1,3 mio. kr.

Y: 1,3 mio. kr.

MEDBORGERSKAB OG BYPLANLÆGNING I SKOLER

Områdefornyelsen, Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF) og Socialforvaltningen (SOF) vil samarbejde om at udvikle og gennemføre et undervisningsforløb om medborgerskab, byplanlægning og byudvikling. Forløbet skal gennemføres på både Tagensbo Skole og Utterslev Skole. BUF og SOF vil stå for undervisningsdelen, mens områdefornyelsen bidrager med ressourcer til at gennemføre forslag til konkrete byrumsindsatser, som undervisningen resulterer i. Teknik- og Miljøforvaltningen er sammen med Socialforvaltningen afsender på en ansøgning til Veluxfonden om



Klub Bispebjerg har indrettet byhave med bålplads foran klubben.



Undergrundskulturen har tilført nye farver til kvarterets kulturelle palet.



Degnestavnens Legeplads benyttes også som aktivitets- og læringsrum af kvarterets skoler og institutioner. (foto Beboerprojekt Bispebjerg)



NV Auto Park på Provstevvej: En ubenyttet byggegrund blev for en periode de lokale borgeres selvskabte park.

et større 3-årigt borgerinddragende forskningsprojekt, hvori ovenstående projekt indgår. Dele af projektet forsøges udbredt til privatskoler i kvarteret.

Områdefornyelsen reserverer en pulje til realisering af nogle af forslagene til fysiske forandringer, som undervisningsforløbene munder ud i.

SUCCESKRITERIER:

- 2020: Otte lokale folkeskoleklasser har deltaget i undervisningsforløb om medborgerskab og byplanlægning.

BUDGET: 2 MIO. KR.

I: 1 mio. kr.
Y: 1 mio. kr.

AKTIVITETSPULJE FOR INKLUSION OG FÆLLESSKAB I NORDVEST

Nordvests foreninger, projekter, institutioner og grupper har en stærk tradition for at samarbejde både om konkrete initiativer og i netværk, der udvikler det tværfaglige samarbejde. Denne samarbejdspraksis er vigtig social og kulturel kit for kvarteret.

Områdefornyelsen opretter en aktivitetspulje, der har til formål at understøtte foreninger, netværk og andre aktører i at fremme inklusion og fællesskaber på tværs af borgergrupper. Puljen støtter initiativer, der bidrager til at udvikle kvarterets grønne, kulturelle og inkluderende profil. Puljen

støtter også tiltag, der kan være de første skridt mod længerevarende og bæredygtige samarbejder, aktiviteter af innovativ-, kompetence- og metodeudviklende karakter, men også mere eventprægede aktiviteter, projekter og initiativer.

SUCCESKRITERIER:

- 2021: Puljen har understøttet 20 aktiviteter, der har skabt to nye borgernetværk.

BUDGET: 3 MIO. KR.

I: 1,5 mio. kr.
Y: 1,5 mio. kr.



SHE



ORGANISERING



OMRÅDEFORNYELSENS ORGANISERING

Områdefornyelsen er en 5-årig indsats, der skal sikre realisering af de projekter og visioner, som er beskrevet i kvarterplanen. Områdefornyelsens mål er, at udfordringer og løsninger formuleres i en dialog mellem borgere, lokale aktører, de kommunale forvaltninger og andre interessenter.

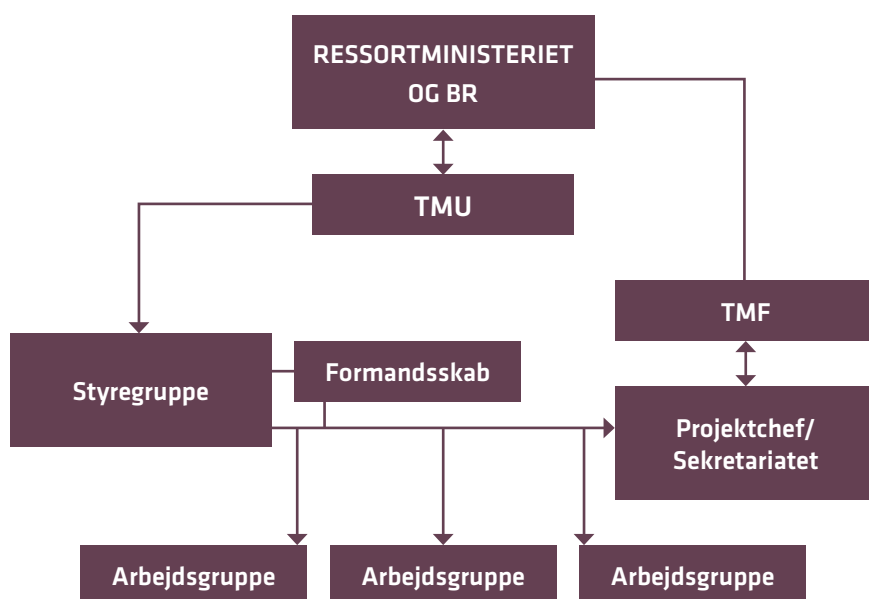
Kvarterplanens visioner og projekter er derfor også blevet til på baggrund af en omfattende omverdensinddragelse, der blandt andet har omfattet tre store borgermøder, byvandring i kvarteret og inputs fra en række mini-borgermøder afholdt separat med grupper af ældre, unge, børn, indvandrerkvinder, erhvervsdrivende og psykisk sårbare borgere. For at sikre den nødvendige forankring og bedst mulige udvikling af projekterne skal den løbende inddragelse fortsætte, hvilket organiseringen af områdefornyelsen skal være med til at sikre.

SEKRETARIATET

Sekretariatets vigtigste opgave er, at projekterne i kvarterplanen udvikles og realiseres i et samarbejde med lokalområdets interesser og de kommunale strategier. Dette gøres ved at sikre en både bred og dyb

omverdensinddragelse, der inkluderer områdets borgere, lokale aktører og kommunale medarbejdere. Formålet er at give mulighed for samskabelse, både når det handler om formulering af udfordringer og af løsninger. For at sikre bedst mulige forudsætninger for dette etableres områdefornyelsens sekretariat lokalt i kvarteret, hvilket skaber en unik mulighed for både et formelt og et uformelt samarbejde om realiseringen af kvarterplanen.

Ansvar for udviklingen og fremdriften i projekterne ligger hos sekretariatet, der også arbejder for at tilvejebringe medfinansiering til de projekter, som ikke er fuldt finansieret. Sekretariatet står også for den løbende administration af områdefornyelsen, herunder regnskabsføring, statusopgørelser, midtvejsevaluering og den endelige evaluering ved områdefornyelsens afslutning.



Organisationsdiagram der forklarer forholdet mellem Ressortministeriet, TMF, sekretariatet, styregruppen og arbejdsgrupper.

DET FORMELLE SAMARBEJDE, STYREGRUPPER OG ARBEJDSGRUPPER

Styregruppen for områdefornyelsen blev etableret under udviklingen af kvarterplanen. Styregruppen har i alt 28 medlemmer og er sammensat af: Beboerrepræsentanter, lokale aktører og repræsentanter for hver af kommunens syv forvaltninger.

Styregruppen skal sikre, at udviklingen og realiseringen af projekterne tager udgangspunkt i de lokale behov, og at borgere og lokale aktører inddrages i udviklingen af projekterne. Det er styregruppens opgave at igangsætte projekterne i kvarterplanen ved at overgive projekterne til en arbejdsgruppe. Styregruppen overdrager projektet på baggrund af en projektplan, der beskriver rammer og visioner for projektet.

Den konkrete udvikling af projekterne sker i arbejdsgrupperne, og det er her, at der tages stilling til de enkelte elementer i projektet. Arbejdsgrupperne er åbne for alle borgere og lokale aktører, der har interesse i at komme tættere på og påvirke de konkrete beslutninger, som træffes i udviklings- og realiseringsfasen.

DET UFORMELLE SAMARBEJDE, DEN LØBENDE OMVERDENS-INDRAGELSE

Styregruppen og sekretariatet har sammen ansvaret for, at borgere og lokale aktører, der ikke direkte deltager i den konkrete udvikling af projekterne, inddrages ad alternative og mere uforpligtende veje. Styregruppen bidrager blandt andet ved at bringe deres viden i spil, og sekretariatet er opsøgende og udnytter dets faglighed til at opsøge de tavse stemmer.



Byvandring med lokale borgere og områdefornyelsens sekretariat.

EVALUERING

For at sikre erfaringsopsamling og opfølgning skal effekterne af områdefornyelsen dokumenteres.

PROJEKTPLAN OG FORANKRINGSPLAN

Ved opstart af de enkelte projekter, puljer og partnerskaber vil arbejdsgrupperne i samarbejde med sekretariatet udarbejde en projektplan og en forankringsplan for initiativet. Formålet er, at arbejdsgrupper, styregruppe, sekretariat, forvaltninger og samarbejdspartnere forventningsafstemmer og sikrer projektets fremdrift.

Projektplanen vil indeholde fastsatte mål, succeskriterier, interessentanalyse, strategi for borgerinddragelse og projektorganisering. Med forankringsplanen skal arbejdsgruppen og sekretariatet tage stilling til, hvad der skal ske med initiativerne efter områdefornyelsen eller initiativet afsluttes. Begge planer udarbejdes fra starten og revideres løbende.

SPECIFIKKE BASELINEMÅLINGER

For at dokumentere resultaterne og effekten af områdefornyelsens indsats i projektperioden gennemføres en række målinger og undersøgelser. Målingerne skal både fungere som en før- og eftermåling og bidrage med værdifuld viden til projekterne.

De følgende undersøgelser skal iværksættes i den sidste halvdel af 2016 og første halvdel af 2017:

- Spørgeskemaundersøgelse
- Bylivstællinger
- Energi- og miljøundersøgelser
- Tryghedsmåling.

SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE

I sidste halvdel af 2016 hyrer områdefornyelsen et analyseinstitut til at gennemføre en spørgeskemaundersøgelse i Nordvest, som skal kvalificere områdefornyelsens arbejde og hjælpe med at evaluere de projekter, der har en social eller kulturel karakter.

TRYGHEDSMÅLINGER

I forbindelse med Københavns Kommunes årlige tryghedsundersøgelse laves der i samarbejde med Center for Sikker By særmålinger i Nordvest ved områdefornyelsens begyndelse og afslutning for at måle, om områdefornyelsen har fremmet trygheden i kvarteret.

BYLIVSTÆLLINGER

De fysiske projekters effekt på bylivet i Nordvest skal dokumenteres ved en bylivstælling både før og efter projektets etablering. Yderligere kan der arbejdes med mere specifikke registreringer af, hvordan byrummet bliver brugt, og hvordan borgerne oplever det.

ENERGI- OG MILJØUNDERSØGELSER

Effekten på energiforbruget skal dokumenteres i samarbejde med forsyningsselskaber. Data på vand- og varmemeforbrug suppleret med information om energimærkning af ejendommene i forskellige dele af områdefornyelsens område skal både bidrage til at kvalificere og fokusere

indsatsen og fungere som en før- og eftermåling af energiforbruget. Herudover skal det opgøres, hvor mange skybrudssikrende tiltag, der gennemføres i kvarteret i løbet af indsatsen.

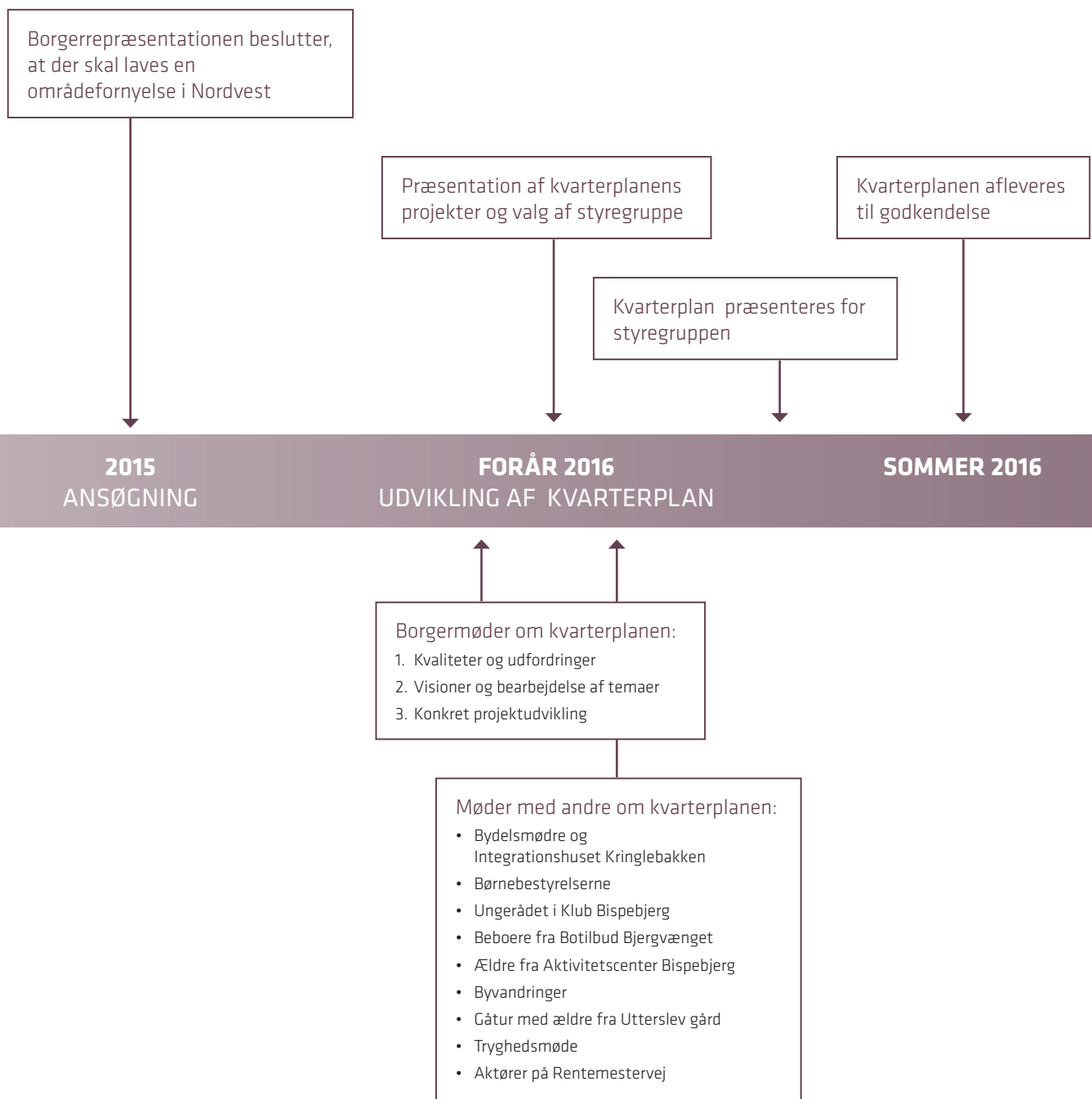
MIDTVEJS- OG SLUTEVALUERING

I overensstemmelse med Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriets krav udarbejder sekretariatet og styregruppen i 2019 en midtvejsevaluering med det formål at opsamle erfaringer undervejs, justere processen og succeskriterier samt sikre og målrette fremdriften. Denne proces kan danne baggrund for, at styregruppen indstiller større ændringer af indsatsen, som den er beskrevet i denne kvarterplan, til Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune og Ressortministeriet. Desuden justeres succeskriterierne ved midtvejsevalueringen, hvis der måtte være behov herfor.

Ved projektets afslutning gennemføres i 2021 en slutevaluering, der blandt andet evaluerer de konkrete projekter. Udover at være en opfølgning på Områdefornyelse Nordvest skal denne øvelse også ses som en del af en læringsproces, som sikrer, at Teknik- og Miljøforvaltningen opsamler og bruger erfaringerne fra områdefornyelsen i fremtidige områdefornyelser.



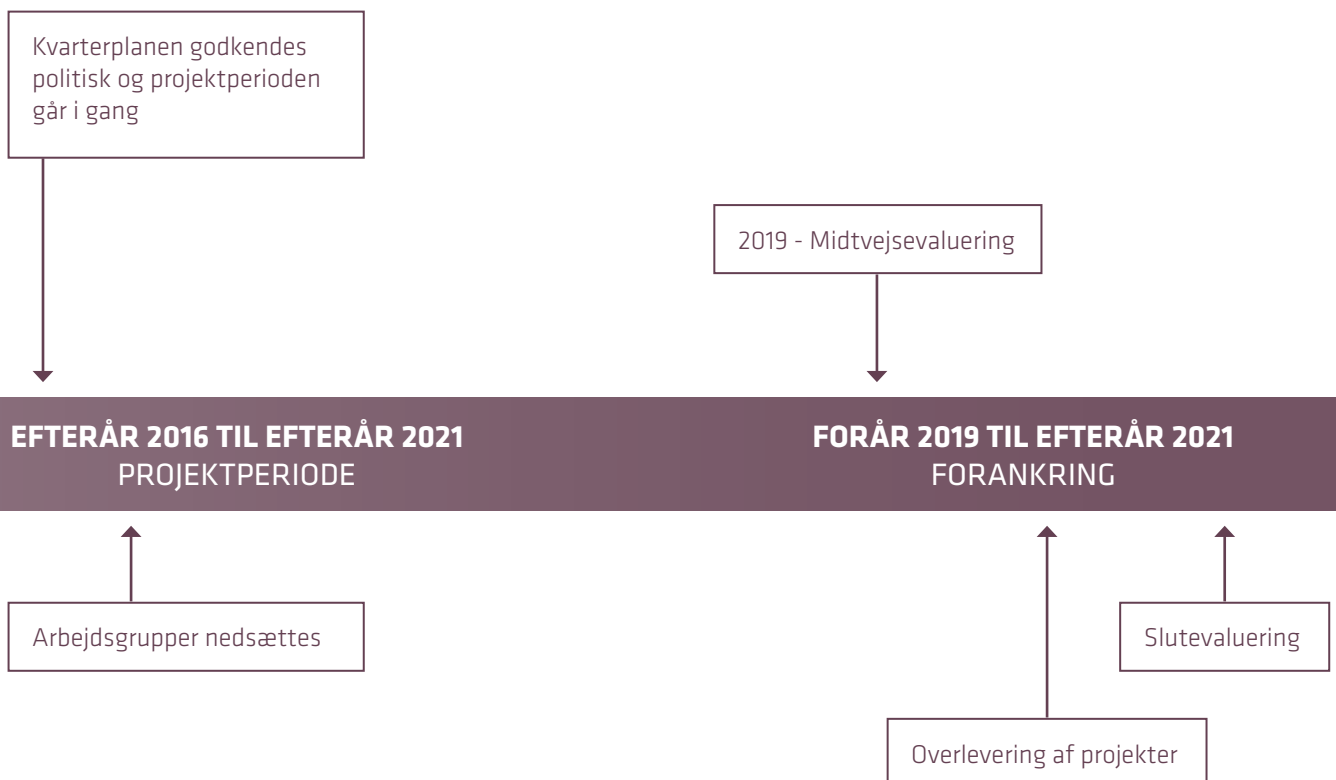
Workshop i Bydelslaboratoriet i forbindelse med områdefornyelsens første borgermøde på BIBLIOTEKET på Rentemestervej.



TIDSPLAN

I efteråret 2015 besluttede Københavns Borgerrepræsentation og Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet at reservere midler til en områdefornyelse i Nordvest. I foråret 2016 er der gennemført borger- og aktørdialog i kvarteret som led i udarbejdelsen af denne kvarterplan. Når kvarterplanen er godkendt af Borgerrepræsentationen og Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet i efteråret 2016, kan områdefornyelsens arbejde med realiseringen af planen gå i gang.

Kvarterplanens projekter startes op et efter et og udvikles og gennemføres i stadig dialog med områdefornyelsens styregruppe og kvarterets øvrige borgere. Forankring af projekterne begynder fra dag ét og løber gennem hele perioden for at sikre et solidt fundament i kvarteret. Sidst i projektperioden skifter fokus til at overlevere igangsatte, men ikke færdiggjorte, projekter til andre lokale og kommunale aktører.



INVESTERINGSREDEGØRELSE

De kommende otte år forventes at bringe investeringer i Nordvest for omkring 1 milliard kroner.

I de kommende år vil Københavns Kommune, de almene boligafdelinger, private investorer og erhvervsdrivende investere massivt i Nordvest. Investeringerne vil gå til etablering af klimatilpasningsprojekter, grønne veje, genopretning og støjdemper af veje, opgradering af eksisterende boliger og nybyggeri, udvikling af Bispebjerg Kirkegård og til realisering af kvarterplanens projekter. Områdefornyelsen arbejder for synergi med investeringer i det nære opland, hvor der også investeres i flere større projekter. Den øgede opmærksomhed på kvarteret forventes at føre til investeringer i udviklingen af kommunens kernetrafik, samt at investorer vil opdage kvarteret og dets mange boende muligheder.

KOMMUNALE PROJEKTER

Der planlægges klimatilpasningsprojekter for 100 millioner kroner i og omkring kvarteret. Yderligere 100 millioner kroner forventes investeret i udvikling af grønne veje i vandopland Bispebjerg, som Nordvest er en del af. Områdefornyelsen samarbejder tæt med udviklingen af klimatilpasningsprojekterne, så de også kommer borgerne til gode i form af bedre veje, byrum og parker. Der planlægges investeringer for 240 millioner kroner i vejgenopretning, støjdemper, cykelsti og busfremkommelighedsprojekter på henholdsvis Tomsgårdsvej, Utterslevvej, Rådvalsvej og Hovmestervej samt Tagensvej og Frederikssundsvej. Der er desuden afsat 14 millioner kroner til renovering af fodgængertunnellen under Tomsgårdsvej ved Hovmestervej. Der etableres en ny pladsdannelse på Frederikssundsvej ved Peter Ipsens Allé med træer, bænke og cykelstativer til cirka 3,6 millioner kroner. På Brofogedvej bliver der investeret

72,5 millioner kroner i 42 nye boliger til borgere med særlige behov. Der er udarbejdet en udviklingsplan for Bispebjerg Kirkegård, som blandt andet indeholder åbning mod lokalområdet. Udviklingsplanen forventes at tiltrække investeringer for omkring 30 millioner kroner. Udviklingen af området omkring Bispebjerg Skole og området omkring Smedetoften kan føre til investeringer af nye boliger for eksempel Almenbolig+. Udviklingen af selve Bispebjerg skole til et hus for kreativ vækst vil ligeledes kunne tiltrække investeringer. Endelig forventes projekter i kvarterplanen, som ikke er fuldt finansieret delvist at blive finansieret af kommunen.

DE ALMENE BOLIGAFDELINGER

De almene boligafdelinger fsb Bispeparken og AAB afdeling 33 søger Landsbyggefonden om fysiske helhedsplaner og infrastrukturprojekter. Der forventes investeringer for mindst 700 millioner kroner. Beboerprojekt Bispebjerg ansøger om fornyet helhedsplan for perioden 2017-2020 for et samlet beløb på 20 millioner kroner. Den boligsociale helhedsplan Beboerprojekt Puls udløber i 2017 og forventes at ansøge om ny treårig helhedsplan med start i 2018.

SYNERGI MED NÆROMRÅDET

En række større projekter i umiddelbar nærhed af områdefornyelsens afgrænsning forventes ligeledes at have en positiv effekt. Stærevejsområdet står overfor en markant udvikling, som et synligt resultat af områdefornyelsen i Fuglekvarteret. I alt investeres der for godt 100 millioner kroner i Fuglekvarteret som led i områdefornyelsens arbejde. I 2019 åbner metron på Nørrebro Station, der bliver et af Københavns vigtigste trafikale knudepunkter. Det forven-

tes, at der udarbejdes en helhedsplan for stationsområdet.

Der investeres cirka fire milliarder kroner i byggeriet af Nyt Hospital og Ny Psykiatri Bispebjerg, som står færdigt i 2025. En af visionerne er, at hospitalet skal fremstå som et åbent område, hvor det grønne haveanlæg mellem hospitalsbygningerne stilles til rådighed for kvarterets borgere.

Der skal laves en helhedsløsning for klimatilpasning af Lersøparken til en værdi af 90 millioner kroner. Der er afsat seks millioner kroner til en linjeføringsanalyse af letbane på Frederikssundsvej. Der er afsat 4,1 millioner kroner til projektering af et Kampsportens Hus på Lyngsies Plads ved Nørrebro Station. Det samlede byggeri forventes at beløbe sig til 90 millioner kroner. Disse investeringer vil få indflydelse på livet i kvarteret og forventes at få positiv indvirkning på områdefornyelsens indsatser.

BUDGET

	Ydre Nord- vest	Indre Nord- vest	I alt	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
HER MØDES VI										
Nyt byrum ved Smedetoften	7.000	0	7.000	150	1.350	1.000	2.500	2.000	0	7.000
Skoleholdervej og indgange til kirkegården	5.000	0	5.000	0	500	1.000	2.000	1.500	0	5.000
Degnestavnens Legeplads	1.000	0	1.000	0	0	500	500	0	0	1.000
Ny bypark på Grønningen	0	4.000	4.000	200	1.000	2.800	0	0	0	4.000
Hverdagens mødesteder	2.200	3.000	5.200	200	1.500	2.500	1.000	0	0	5.200
Bynatur i industrikvarteret	0	1.500	1.500	0	500	500	500	0	0	1.500
I alt tema HER MØDES VI	15.200	8.500	23.700							
HER BOR VI										
Bedre boliger	400	400	800	0	200	200	200	200	0	800
Lavere energiforbrug	300	300	600	0	150	150	150	150	0	600
Gårdhaver	300	300	600	0	150	150	150	150	0	600
Bedre belysning	750	750	1.500	0	250	250	250	750	0	1.500
Rent Nordvest	250	250	500	0	500	0	0	0	0	500
Tomsgårdsvej og Tuborgvej	250	250	500	0	500	0	0	0	0	500
Forbedrede forbindelser	250	250	500	0	0	500	0	0	0	500
Plan for grønne veje	750	750	1.500	0	0	750	750	0	0	1.500
I alt tema HER BOR VI	3.250	3.250	6.500							
HER SKABER VI										
Kvarter- og væksthushus på Bispebjerg Skole	0	3.000	3.000	500	1.500	1.000	0	0	0	3.000
Frederiksborgvej og Rentemestervej	450	4.250	4.700	0	1.000	1.200	1.000	1.000	500	4.700
Gadekunst og -kultur	1.000	1.000	2.000	0	400	400	400	400	400	2.000
Markedsplads	250	200	450	0	250	200	0	0	0	450
Tryghed i Nordvest	1.300	1.300	2.600	0	600	500	500	500	500	2.600
Medborgerskab og byplanlægning i skoler	1.000	1.000	2.000	0	0	500	500	500	500	2.000
Aktivitetspulje for inklusion og fællesskab i Nordvest	1.500	1.500	3.000	0	1.000	1.000	1.000	0	0	3.000
I alt tema HER SKABER VI	5.500	12.250	17.750							
SEKRETARIAT M.V.										
Sekretariats udgifter	6.000	6.000	12.000	1.500	2.500	2.500	2.500	2.000	1.000	12.000
Ekstern evaluering	50	0	50	0	0	50	0	0	0	50
I alt (i tusinde kroner)	30.000	30.000	60.000	2.550	13.850	17.650	13.900	9.150	2.900	60.000



Gavlmaleri på Rentemestervej



HVAD KAN DU GØRE FOR DIT KVARTER?

Områdefornyelse Nordvest ønsker så stærkt et lokalt engagement som muligt og opfordrer alle med en dagligdag i Nordvest til at være med til at skabe områdefornyelsen og dele deres viden om kvarteret.

Der er mange måder at deltage i områdefornyelsen. Frem mod år 2021 vil der blive igangsat både store og små projekter. Du kan deltage i forskellige arbejdsgrupper og være med til at udvikle projekter af forskellige størrelser og varighed. Der er både de lange seje træk og mindre her-og-nu projekter.

Du er altid velkommen til at kontakte sekretariatet, hvis du vil høre om status på de forskellige projekter, eller hvis du selv har et projekt, som du har brug for råd og vejledning til at få ført ud i livet.

Du kan også tilmelde dig vores nyhedsbrev, følge med på vores hjemmeside eller engagere dig på vores facebook-side.

Telefon: 21 55 52 82
Mail: nordvest@tmf.kk.dk
Facebook: facebook.com/nordvest.omf

www.kk.dk/omraadefornyelsenordvest

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen



**Udlændinge-, Integrations-
og Boligministeriet**



STRATEGIPLAN BISPEBJERG BYENS GRØNNE BAKKE

udarbejdet af
Hovedrådgiver Tegnstuen Vandkunsten
i samarbejde med Schul landskabsarkitekter og Orbicon
for
Københavns Kommune / fsb / AKB København / AAB



Boligforeningen





VISION BYENS GRØNNE BAKKE

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Grønne by- og boligmiljøer, Bispebjerg Kirkegård og Utterslev Mose giver generøst fra sig og tilbyder naturoplevelser og rekreative åndehuller til kvarterets borgere og alle københavnere. De sikrer byen mod skybrud og bidrager til mere bynatur, et godt hverdagsliv og en klimasikker by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Med gode, varierede og sunde boliger, hvor mange forskellige mennesker bor. Hvor

boligernes nære udemiljøer tilbyder tryghed, livskvalitet og fællesskab. Hvor tryghed, livskvalitet og fællesskab tilbydes til alle københavnere. Hvor mange flytter til, og studerende og familier bliver boende.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Frederiksborgvej inviterer beboere og besøgende op ad bakken og bidrager aktivt med erhverv og kultur. Attraktive forbindelser for cyklister og gående tiltrækker byens borgere og indbyder til ophold. Støjreducerede

grønne vejforløb binder bolig- og byområde sammen og skaber sammenhæng og klar identitet. Stærke forbindelser kobler området med det nye Bispebjerg Hospital og den omliggende by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Et aktivt og attraktivt kvarter, der viser sine kulturværdier, den unikke arkitektur, detaljerigdom og mangfoldighed. Hvor bygning og landskab mødes, tager lokalsamfund og byens borgere ophold, op ad den solbeskinnede kirkegårdsmur, på de nye pladser, langs livlige og

trygge vejforløb og i de grønne gårdrum. Gode institutioner og byliv bidrager til en sammenhængende by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Det er et særligt sted i København.

Strategiplan

-Løftestang til eksisterende kvaliteter

Strategiplanen skal genfortælle og fortolke områdets historiske afsæt som have og parkby og de mange eksisterende kvaliteter. Klimatiltagene kan blive den fysiske løftestang der skal til for at Bispebjergs grundsten; Attraktioner, forbindelser og boligmiljøer, igen kan udleve deres store kvaliteter.



En poetisk attraktion
kirkebær allé på Bispebjerg kirkegård



ATTRAKTIONER, BY OG LANDSKABSRUM

Terræn, arkitektur, 100 år gamle træer og plads til det meste. Bispebjerg har unikke kvaliteter og store attraktorer. Byens rum skal gentænkes så det er tydeligt at de kan og må indtages af aktiviteter.



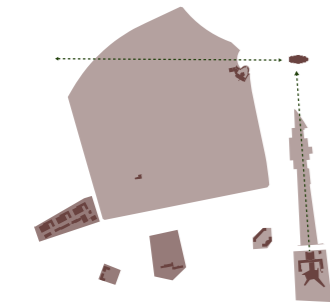
FORBINDELSER

Bispebjerg er grøn men byens vejrum er ikke. Begrønning, identitet og tydelighed vil kunne skabe trygge forbindelser til og i Bispebjerg og samle byens liv.



BOLIGMILJØ

Området var sin tids nytænkende og generøse bud på den gode liv. Lys, luft og landskab. Potentialet for grønne gårdum, aktive kantzoner til boligerne og et fællesskab i de nære boligmiljøer skal udfoldes på ny så Bispebjerg kan gå fra - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø.



Strategiplanens indhold og disponering - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Med de lokale boligforeninger og beboerne i centrum, ønsker denne strategiplan at koble Bispebjerg, som den stærke ressource den er som bydel, til resten af København, og samtidig åbne for nye tilbud til nærmiljøet. Tilbud, der tager afsæt i områdets identitet og behov, og som samtidig undersøger de landskabelige og arkitektoniske kvaliteter og den helt særlige identitet, der er områdets særkende.

Strategiplanen indledes med en registrering af byområdets særlige kvalitet som grøn ressource på toppen af byen. Der er et særligt potentiale i at koble disse store grønne kvaliteter med de blå i forbindelse med en forestående skybrudssikring. Byområdet på toppen af bakken er udpeget til at løfte en særlig

opgave for København.

Den efterfølgende registrering og analyse er disponeret ud fra tre niveauer, der peger frem mod en udvikling af området på forskellige skalatrin: Attraktioner og by- og landskabsrum, Forbindelser, samt Boligmiljø.

Hvert niveau ledsages af diagrammer, der redegør for de væsentligste udfordringer og potentialer.

Ovenstående leder over i en række strategiske greb, der anses som særligt væsentlige for udvikling af området. Det vises, hvordan disse greb kan sammenfattes i forslag til løsning af de problematikker og udfoldede potentialer, der er beskrevet

under registrering og analyse.

Forslagene skal ikke opfattes som færdige løsninger, men som konkrete oplæg til videre dialog og kvalificering af mulighederne på geografiske nedslagspunkter:

Attraktioner, by- og landskabsrum Grønningen, Degnestavnens Legeplads, kilerne ved Gravervænget.

Forbindelserne Birkedommervej/Smedetoften, Hovmestervej, Skoleholdervej, Tomsgårdsvej.

Boligmiljø, der viser, hvordan tryghed og fællesskab kan styrkes gennem etablering af LAR, åbning af stueetager, fortætning, der dæmper støj samt aktive kantzoner, som binder bolig- og bymiljø sammen.

Planen afsluttes med anbefalinger til prioritering af en kommende udvikling af området. Disse er opsummeret på næste opslag. Sidst i planen er indsat et kort over forventede investeringer, der kan sammentænkes og understøttes, så de bidrager til at realisere planens anbefalinger. Endelig følger en vejledende og helt overordnet procesplan for implementering og inddragelse.

Strategiplanen er således både en fysisk plan og en procesplan.



Åbning af kirkegården



Københavns længste bænk



Lar i gårdrum kan give grønne boligmiljøer

STRATEGIPLANENS ANBEFALINGER

- Åbningstrækket er at åbne kirkegården mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej
- Forbindelserne styrkes, nyt lyskryds på Tomsgårdsvej og ombygning af vejtracé til 'Boulevard'
- Skoleholdervej omdannes til rekreativ forbindelse - Københavns længste bænk etableres
- Grønningen og Degnestavnen omdannes til nye trygge mødesteder, der samtidig kan håndtere skybrudssikring
- Smedetoften udvikles som mangfoldigt og trygt byrum med fortætning, herunder evt. beboerhus i sammenhæng med klub.
- Kommunen udvikler parallelt Frederiksborgvej som detailhandelsgade, gaden begrønnes og ombygges (erhvervsstrategi udvikles og midlertidige forsøg etableres i samarbejde med det almene).
- De lokale boligafdelinger indtænker LAR helhedsplaner og udvikling af området og intensiverer arbejdet med fortætning for at styrke lokale fællesskaber og kvalitet i det nære boligmiljø
- Hovmestervej udvikles til ny blå forbindelsesrute i bydelen og omdannelse af kilerne ved Gravervænget igangsættes



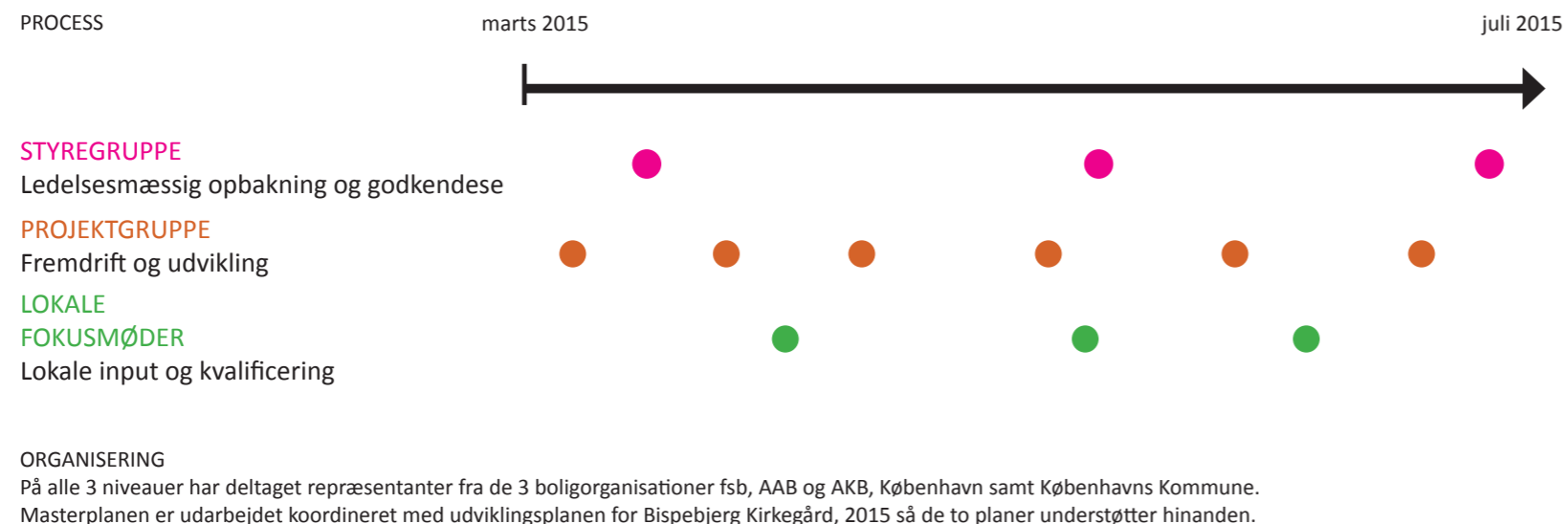
blå forbindelsesrute i Hovmestervej



Frederiksborgvej - Grøn handelsgade



Byrum der kan rumme vand og leg



Planens rammer

Tre almene boligorganisationer og københavns kommune – fælles løft

Denne strategiplan for det udsatte by- og boligområde omkring Bispebjerg Kirkegård er udarbejdet i et samarbejde mellem Københavns Kommune og de tre almene boligorganisationer fsb, AAB og AKB, København, der alle har bidraget til finansieringen.

Særligt udsat område – sociale og fysiske udfordringer

Den geografiske afgrænsning dækker et by- og boligområde, hvor flere af Københavns særligt udsatte boligområder ligger. Området har en række fysiske og sociale udfordringer. Markant flere borgere end københavnergennemsnittet står udenfor arbejdsmarkedet, og sundhedstilstanden er markant ringere end i resten af København. I byområdet bor Københavns største andel af psykisk sårbare borgere og mange udsatte familier. Området er et af de mest utrygge i København.

Fysisk er dele af området nedslidt og uden klar identitet og funktion. De rekreative potentialer er ikke så tilgængelige og synlige. Området har et ensidigt boligudbud og er præget af store

trafikårer, der medvirker til, at områdets kvaliteter fremstår som isolerede og skjulte øer. Der mangler sammenhæng, og området udfordres af massiv trafikstøj. Forhold, der indvirker negativt på både sundhedstilstand, hverdagsliv og attraktion.

Sammenhængende, grøn og tryk - stedets store kvaliteter

Strategiplanen foreslår en række fysiske strategier og greb, der, i tæt samarbejde med borgerne, kan bygge videre på områdets store kvaliteter og bidrage til en grøn, tryk og sammenhængende by. Området har nogle helt særlige kvaliteter og en særlig identitet, der kan bruges som løftestang.

Fysiske greb, der løfter

Undersøgelser viser, at fysiske greb kan medvirke til at løfte udsatte områder, når de medtænker hele området og kombineres med sociale indsatser. Strategiplanen giver et fundament for en sådan udvikling, og har samtidig fokus på udvikling af gode bolignære rammer om nære fællesskaber. Den fysiske udvikling skal spille

sammen med sociale indsatser i området, herunder samarbejdet mellem Københavns Kommune og boligorganisationerne om det boligsociale arbejde og udlejningsredskaberne.

Investeringer, der hænger sammen

Gennem de kommende år er der forventet en række investeringer i området for eksempel skybrudssikring, vejgenopretning, renovering af almene boligafdelinger og udvikling af Bispebjerg Kirkegård. Strategiplanen viser, hvordan disse investeringer, der både er almene, kommunale og private kan forstærkes og realiseres i en sammenhæng, så de enkelte tiltag ikke blot løser det isolerede behov på den enkelte matrikel, men indgår i en samlet strategi, der bidrager til udviklingen fra et særligt udsat by- og boligområde til en tidssvarende og attraktiv del af København.

Tæt samarbejde giver synergi

Med det tætte samarbejde om strategiplanen har Københavns

Kommunes og de tre almene boligorganisationer fsb, AAB og AKB, København taget et vigtigt skridt for at sikre fælles retning på de kommende års indsatser og dermed bidrage til at realisere ambitionen om at reducere byens udsatte by- og boligområder gennem sammenhængende investeringer (Politik for Udsatte Byområder, 2011, Hovedaftale mellem BL's 1. kreds og Københavns Kommune december, 2014).

Strategiplanen beskriver potentialer og skitser til mulige tiltag, som parterne kan arbejde videre med at kvalificere og udfolde under forudsætning af politisk godkendelse i henholdsvis boligorganisationer og Københavns Kommune.



FUNKTIONER I OMRÅDET



Bispebjergs attraktioner, by og landskabsrum-fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Bispebjerg rummer i dag en funktionel og rekreativ struktur, der indeholder de grundelementer, som skal til for at skabe en velfungerende og levende bydel.

Den højt placerede og storslåede Grundtvigskirke, udgør sammen med Bispebjerg Torv en form for visuelt og strategisk centrum i bydelen.

Tydeligere bevægelseshieraki

Kulturfaciliteter, skoler og institutioner og et beskedent omfang af dagligvarehandel er jævnt spredt i bydelen. De seneste år har Bispebjerg fået nye attraktioner som Dansekapellet og Biblioteket Guldhuset, der begge udgør nye funktioner og ikoner i området. De forskellige tilbud er dog ikke bundet op på klare og entydige forbindelsesårer. De kan med andre ord være svære at finde. Det er derfor nærliggende, at en strategi for udvikling af området peger på en strukturering, der kan tydeliggøre bevægelseshierarkiet i bydelen og indarbejder de offentlige og lokale tilbud.

Åbning af kirkegården og omdannelse af Skoleholdervej

Utterslev Mose og Bispebjerg Kirkegård er de store regionale attraktioner i området. De fremstår ikke så tilgængelige, når man kommer fra sydsiden eller bor i områderne langs Skoleholdervej og Frederiksborgvej.

Det er oplagt at åbne kirkegården mere mod den omgivende bydel for at opnå en større sammenhængskraft og interaktion mellem bydelen og kirkegården som rekreativ destination og kulturarv. Herigennem styrkes også forbindelsen mellem byen og Utterslev Mose. Og mellem boligområder og by. En omdannelse af Skoleholdervej kan understøtte åbningen af kirkegårdsmuren, så det bliver et markant greb i omdannelsen.

Fra passiv til aktiv begrønning

Den store Grønning, der løber nord-syd fra Bispeparken til Tagensbo Skole er internt i bydelen et overordnet og strukturerende grønt træk. Et generøst grønt rum, der samtidig udgør en sigtelinie fra Hovmestervej til Grundtvigskirken - men

også et rum, der henstår lidt ubenyttet, utrygt og landskabeligt uden tydelig identitet.

Kilerne ved Gravervænget op mod Skoleholdervej og kirkegården er i dag støjplagede og fortrinsvis benyttet til parkering og hundelufferterritorie. De rummer et stort potentiale for at markere en grønnere ankomst til kirkegården og blive lokale byrum med mindre støj og nye brugsmuligheder.

Nye mødesteder, lokale fællesskaber og handel

Bydelen rummer, udover Bispebjerg Torv, ikke mange klart definerede byrum, der kan fungere som lokale mødesteder. Området savner generelt både bypladser og faciliteter, hvor forskellige aktiviteter kan udfoldes i lokalmiljøet. Nye mødesteder i det offentlige rum kan give mere liv til og større tryghed i bydelen. Frederiksborgvej har eksempelvis et reelt potentiale for at udvikle detailhandel og på sigt blive bydelens indkøbsgade, suppleret af lokale, mindre butikker og kiosker spredt rundt i bydelen til støtte for det lokale boligliv.

Bred vifte af tilbud og rigtig placering af mødesteder

Det er et by-strategisk mål, at områdets beboere vil udnytte mulighederne i bydelen til at skabe bedre trivsel og større tryghed, og at alle beboere får bedre mulighed for at blive integreret i bolig- og nærområdet. Derfor skal der udvikles en bred vifte af tilbud i by- og boligmiljøet, som både giver muligheder for rekreativt ophold og nye aktiviteter. De fysiske rammer skal gøre det nemmere for den enkelte at igangsætte initiativer og udvikle et endnu større fælles ansvar for dagliglivet i boligafdelingerne sammen med andre.

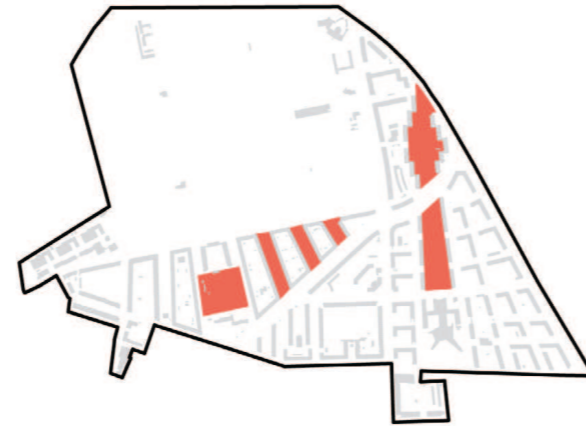
Arkitektoniske og funktionelle nedslag planlægges, hvor de kan skabe den størst mulige positive forandring. Ved at sætte fokus på de "banale" mødesteder - der hvor man kommer ofte, og hvor man derfor har anledning til at stoppe op for kortere eller længerevarende ophold, øges chancen for positiv modtagelse og reel aktivering i nærområdet.

LOKALE NØGLEAKTØRER , HERUNDER BEBOERNE I OMRÅDET, PEGER PÅ

- Man føler sig utryk nogle steder
- Pladser og gårdrum skal være fleksible, så de kan bruges, når nogen har en ide.
- Det vil være rart med flere cafeer og steder at sidde.
- Der er tomt i de store grønne områder.
- Der er brug for lokaler til store og små arrangementer.

UDFORDRING

MANGLENDE AKTIVITETER OG LIV I BY OG LANDSKABSRUM



De større byrum kalder på udvikling. Det grønne anlæg er ubenyttet. Kilerne er støjbelastede trafikrum, og Degnestavnens legeplads er overbebyrdet på grund af sin store succes.



POTENTIALE

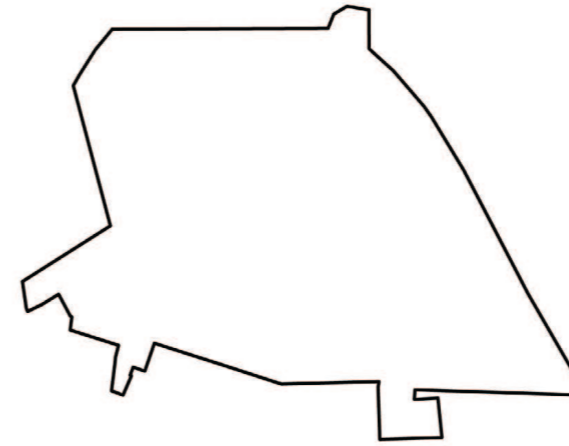
STYRKEDE VARIEREDE BY OG LANDSKABSRUM



Der ligger et potentiale i at skabe opgraderede, mangfoldige by og landskabsrum som kan rumme alle bydelens borgere.

UDFORDRING

MANGEL PÅ LOKALER TIL AKTIVITETER



Området mangler lokaler til aktiviteter. Dette er en vigtig præmis for en bydel der fungerer hele døgnet og året.



POTENTIALE

NYE LOKALER OG MØDESTEDER



1. Den nedlagte skole kunne blive områdets hjerte og rumme det lokale liv med lektiecafe'er, værksteder og beboerfaciliteter.
2. Flexzoner med el og vandtilkoblingsmulighed kan rumme midlertidige tiltag i byrummene.
3. Smedetoften har potentiale til at rumme vigtige børn og unge aktiviteter evt. med et beboerhus ovenpå for at blande livet i området.
4. Nogle af områdets mange bunkers kan omdannes til udstillingslokaler, øvelokaler og apteres med drivhus og udeareal.
5. Beboercafe i Kringlebakken med udgang til Grønningen

UDFORDRING

SPORADISK DETAILHANDEL



Bispebjerg har handelsliv men de fleste steder er det klemte af store vejrum og lægger ikke op til ophold i gaderummet.



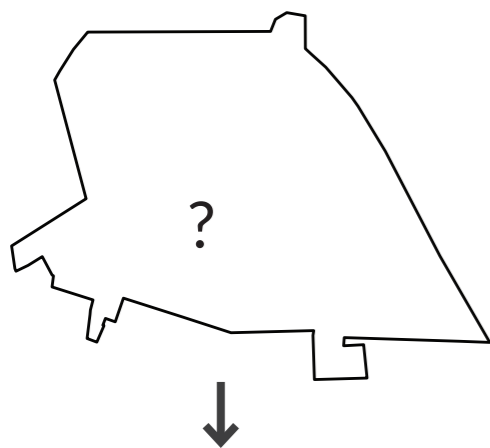
POTENTIALE

STYRKELSE OG SAMLING AF FORRETNINGSLIV I HANDELSGADEN FREDERIKSBORGGADE

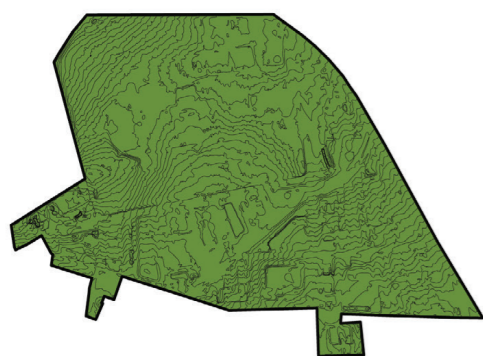


En koncentration af handelssliv og en styrkelse af stemningen og vilkårene for handsgaden vil kunne gøre Frederiksborggade til en ryggrad i kvarteret.

UDSAT BOLIGOMRÅDE
MANGLENDE IDENTITET
STORT POTENTIALE



BISPEBJERG_BYENS GRØNNE BAKKE
EKSISTERENDE KVALITETER
SKAL GØRES SYNLIGE OG TRYGGE



SKABE MANGFOLDIGE BY OG LANDSK-
ABSRUM - FLERE BYDELSFÆLLESKABER



STYRKE OG DIFFERENTIERE
FORBINDELSER TIL OG I BISPEBJERG!



UNDERSTØTTE GRØNNE BOLIGMILJØER
MED EGENIDENTITET!



Udvikling af 'byens grønne bakke' -fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

- det grønne og det blå skal opgraderes og medvirke til at forstærke identitetsfølelsen i bydelen
- der skal skabes bedre forbindelser til resten af byen
- der skal udvikles lokale fællesskaber og gives ejerskab til udviklingen
- der skal skabes større tryghed og gensidig synlighed i det offentlige rum
- der skal skabes potentiale for at mangfoldigheden i kvarteret kan udvikles
- der skal skabes mere brugbare og støjbeskyttede fælles friarealer
- der skal udvikles i kantzonerne på en måde, der tydeliggør hierarkiet mellem det offentlige og det private

STRATEGI - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Det særligt udsatte by-område omkring kirkegården skal være bæredygtigt socialt, økonomisk og klimamæssigt. Det skal ske ved at bringe bydelens potentialer i spil - og ikke bare i spil - men i samspil.

Den forudgående analyse af bydelen mange udfordringer og faktiske potentialer forsøges i dette afsnit omsat til brugbare strategier for den fremtidige fysiske og sociale udvikling af Bispebjerg. Ambitionen er at sammenfatte de reelle muligheder, der ligger i planen for skybrudssikring, de boligsociale og fysiske helhedsplaner og de potentielle muligheder for et områdeløft, i et samlet fysisk greb, der kan løfte bydelen på flere niveauer. Strategisk peges der på forskellige indsatser, der relaterer til områdets relation til den omkringliggende by - kaldet

forbindelserne, på bydelens potentialer for at udvikle lokale attraktioner, by- og landskabsrum som lokale mødesteder og endelig på mulighederne for at udvikle de enkelte bebyggelses lokalmiljø - kaldet boligmiljø.

Fra udsat område til aktiv del af en grøn og sammenhængende by

Det er fastslået, at Bispebjerg har en stærk identitet. Den er måske ikke særlig kendt, men den er der. Byen på den grønne bakke tilbyder med sin topografi, sine fantastiske grønne rum og sin helt unikke og grundlødige arkitektur en kvartersidentitet, som mange nye byudviklingsområder må være misundelige på. For at transformere området omkring Bispebjerg Kirkegård fra særligt udsat til en central brik i udviklingen af en grøn og

sammenhængende by, udvikles derfor en række forskellige by- og landskabsstrategier som afsæt for den fremtidige udvikling.

Mangfoldige by og landskabsrum som nye mødesteder

Landskabsidentiteterne i de enkelte kvarterer skal respekteres og udvikles med udgangspunkt i de bestående kvaliteter. De store vejrum i bydelen mangler generelt landskabsindhold, ingen vejtræer eller anden beplantning - det er sammen med regnvandshåndteringen et helt basalt potentiale, der kan udfoldes. De overordnede forbindelsesårer skal gives forskellig bymæssig- såvel som landskabelig identitet.

De eksisterende by- og landskabsrum, som eksemplificeret i Grønningen og Degnestavnen, skal opgraderes og muliggøre nye aktivitetsmuligheder, bla. gennem udnyttelse af LAR og de

tilstedeværende muligheder for tilskud til skybrudssikring.

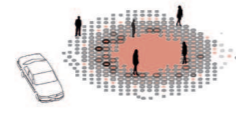
Der skal skabes grobund for et bydelsfællesskab og skabes attraktion gennem nye synlige kultur- og fritidstilbud. Allerede eksisterende tilbud skal synliggøres og kombineres med udvikling af flere fællesskabstilbud i de enkelte bebyggelser. Strategien skal endvidere åbne for, at der skabes flere lokaliteter i det offentlige rum, hvor den enkelte beboer kan være med til at præge og indtage lokalområdet.

Forbindelser, der sammenbinder bolig- og byområde og kobler Bispebjerg på byen

En af de største udfordringer er, at hele området er delt i to af Tomsgårdsvej og generelt opleves afskåret fra de omliggende bydele. Det skal derfor gøres enklere at krydse Tomsgårdsvej,

STRATEGIER BY

BIL-DOMINERET BY



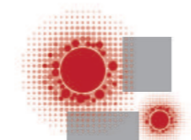
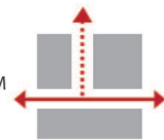
FREDELIGE UDERUM

ENSARTEDE FORBINDELSER



TYDELIGE IDENTITETER

OFFENTLIGT RUM - TRANSITRUM



OFFENTLIGT RUM - MØDESTEDER

MANGLENDE SOCIALT NÆRVÆR



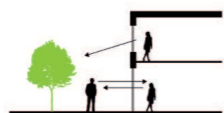
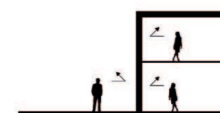
MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

MANGFOLDIGHED



VARIATION I BOLIGTYPER OG UDERUM, FORSKELLIGE MENNESKER OG AKTIVITETER

LUKKEDE FACADER



ÅBNE FACADER SKABER OVERBLIK OG SYNLIGHED I GADEBILLEDET.

STRATEGIER LANDSKAB

PASSIV BEØNNING



AKTIV BEØNNING

ENSÆTET BEPLANTNING



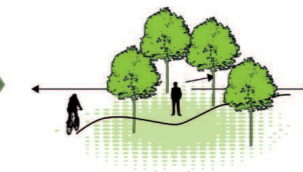
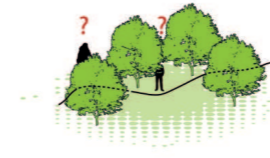
STØRRE BIODIVERSITET

TEKSNISKE KLIMATILTAG



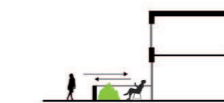
NY KVALITET - OPGRADEREDE BYRUM OG PARKER

TRYGHED



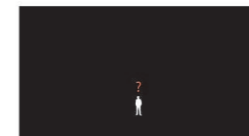
HØJSTAMMEDE TRÆER SIKKER UDSEENDE, SIKKER TRANSPORT OG BEVÆGELSE.

UDEFINEREDE KANTZONER



EJERFORHOLD/ANSVAR - EN TYDELIG AFGRÆNSNING SOM FORHAVER ELLER FÆLLES HAVER SKABER ANSVARLIGHED OG EJERSKABSFØLELSE

BELYSNING



BELYSNING SKABER TRYGHED OG ISCENESÆTTER LANDSKABET.

og der skal udpeges en serie nye hovedforbindelsesårer, som kan styrke bydelen internt og i forhold til nabobydelene. Hovedforbindelserne skal opgraderes med beplantning og belysning og gøres mere aktive og trygge i karakteren. Hovedforbindelserne skal udvikles og indeholde nye byrum og dermed mødesteder i de offentlige rum - mødesteder der kan styrke fællesskabet i bydelen, dæmme op for de store støjproblemer og medvirke til at skabe større tryghed generelt. Fortætning med bebyggelse eller en tilføjelse af nye beplantninger og funktioner kan være med til at understøtte og 'lukke' gaderummene og dermed holde støjen ved støjilden. Styrkede forbindelser skal også medvirke til at gøre bydelen mere synlig for resten af København og derved muliggøre en ny

synergi på tværs af storbyens bydele.

Trygge og attraktive boligmiljøer, der bidrager til tryghed og fællesskab

Bispebjerg kalder også på lokale steder, hvor den enkelte kan sætte sit præg og føle ejerskab. Det drejer sig både om de helt nære fællesskaber, som man deler med sine naboer og om steder, der kan samle folk med interessefællesskab på tværs af kvarterer. Strategiplanen skal styrke muligheder for at naboskabet kan udvikles, i særdeleshed de små fællesskaber i gårdum og boligenklaver. Parkering og brandveje fylder meget i de nære gårdmiljøer, og der opstår ofte "ø"lignende fællesskaber, der skaber en følelse af, at man bliver overvåget fra de omkransende

boligblokke.

Generelt skal belysning i de offentlige rum opgraderes, både for at skabe større tryghed og til 'iscenesætning' af udvalgte byrum.

Fra udsigtsgrønt til brugsgrønt og brugsblåt

Bispebjerg har, som Københavns grønne landskabelige bydel, meget at tilbyde byen. De grønne fællesrum, der i tidligere tider har været velfungerende fælled, opleves med nutidens briller ofte som lidt ejerskabsløse og uden egentlige destinationer.

Strategiplanen kan med en række strategiske greb, skubbe på en udvikling, der skaber større fysisk diversitet og dermed en større åbenhed overfor beboersammensætningens varierende

behov. Derfor foreslår vi, at der etableres en række mindre pladser og rum til aktiviteter, som hjælper med at støtte de lokale beboernetværk, skaber inddragelse og muliggør udvikling af de lokale fællesskaber.

Håndteringen af skybrudssikringen anvendes til at synliggøre vandets veje, give identitet og generere nye typer af byrum som beskrevet i eksemplerne for Grønningen, Degnestavnen og Gravervænget.



STRATEGIPLAN

De enkelte strategier kan sammenfattes i en egentlig strategiplan. Den indeholder konkrete forslag til løsning af en række af de problematikker og udfoldede potentialer, der er beskrevet under registrering og analyse.

Forslagene udmøntes på tre niveauer:

- De overordnede grønne rum bearbejdes med henblik på at opgradere dem i forhold til håndtering af skybrudssikring og tilvejebringelse af nye aktivitetsmuligheder og styrket tryghed. Der udvælges fire områder, der bearbejdes mere detaljeret

under de efterfølgende indsatsområder. De udvalgte områder er Degnestavnen, Grønningen, Gravervænget (og kilerne) samt kirkegårdsmuren.

- Den overordnede infrastruktur bearbejdes med henblik på at nedbryde barrierer og opgradere de overordnede forbindelsesårer i bydelen. Der udvælges tre eksempler, der bearbejdes mere detaljeret i de næste afsnit. De udvalgte vejrum er Frederiksborgvej, Landsdommervej / Birkedommervej, Skoleholdervej og Tomsgårdsvej. Hertil udfolder strategiplanen idéer til en stribe andre

Tomsgårdsvej omdannes og bliver en Boulevard med status af grøn trafikkorridor. Der etableres nyt lyskryds ved Hovmestervej.

Frederiksborggade omdannes og får i den sydlige del status af handelsgade, fortovet udvides og muliggør ophold. Gaden forbinder til Metro og S-togsstation ved Nørrebro og er hovedforbindelsen til indre by.

I den nordlige del ved kirkegården indsnævres Frederiksborgvejs store vejtracé og den begrønnes langs Bispeparken

Landsdommervej/Birkedommervej får status som Børne- og Ungerrute og forbinder skoler og fritidshjem i bydelen.

Gravervænget og Hovmestervej defineres som 'Vandruten', Den er områdets primære gang-og cykelforbindelse og det bevægelsesrum, der synliggør aktiv brug af regnvand.

Skoleholdervej omdannes til rekreativ gade med udvidet fortov og ophold langs kirkegårdsmuren. Den forsynes med Københavns længste bæk.

Mindre, lokale forbindelser styrkes og åbnes. Det gælder særligt i forbindelse med Bispeparken og adgangen til Grønningen

byrum, eksempelvis udpegning af særlige bypladser i krydsningspunkter mellem hovedfærdselsårerne og udpegning af Hovmestervej til hovedforbindelse for cykler og gående med opkobling på de overordnede cykelstinet i København.

- De enkelte bebyggelses/boligmiljøers potentialer for omdannelse og bearbejdning dokumenteres i eksempler og anviser potentialer for åbning af stueetager og aktivering af kantzoner. Strategiplanen anviser tillige fortætningsmuligheder, primært

langs de overordnede trafikårer, men også principielt skitseret i tilknytning til de enkelte bebyggelser i bydelen. Eksemplerne er udfoldet i et særskilt afsnit placeret sidst i mappen.

De udvalgte vejrum og grønne rum gives unikke identiteter, der beskrives nærmere under hvert udsnit, herunder forslag til, hvordan det enkelte vejrum særlige udformning og evne til at styrke forbindelser og nedbryde barrierer, kan implementeres i sammenhæng med løsning af den fremtidige skybrudssikring.

BISPEBJERG KIRKEGÅRD

BISPEBJERG HOSPITAL

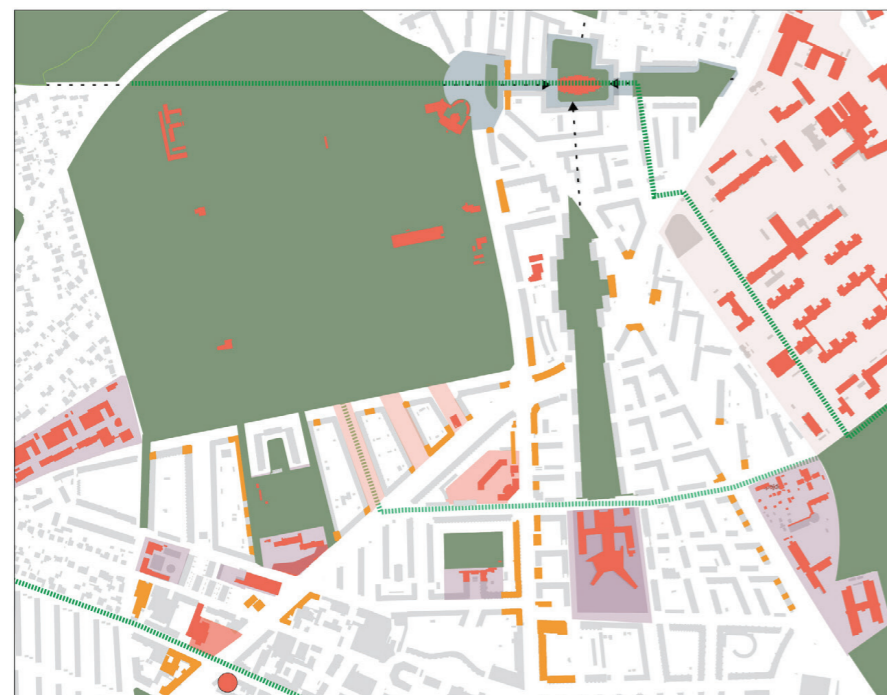
UTTERSLEV
SKOLE

KULTUR DYNAMO

TAGENSBOSKOLE






FUNKTIONER



-  detailhandel
-  børn og unge funktioner
-  attraktioner
-  grønne hovedattraktioner
-  mulig kultur
-  hoved cykelforbindelser ekst. og planlagte
-  super hospital

VANDET I BYEN



-  Vandbassiner i hovedbyrum
-  Vandrender i gaderum
-  Lar løsninger i grønne gårdrum i boligforeningerne.

DET GRØNNE



- begrønnede vejrum
- varieret beplantning i by og landskabsrum

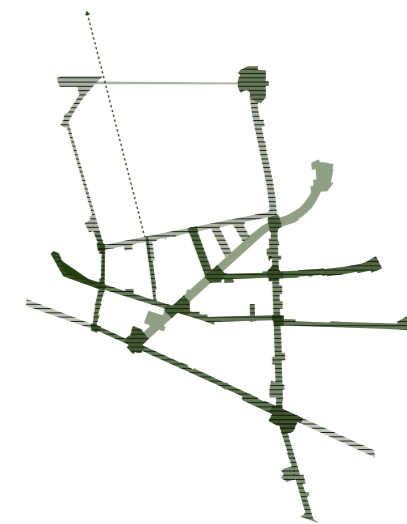
FORBINDELSER OG DESTINATIONER



HIERAKI FORBINDELSER



-  Hovedforbindelser
-  tydelige offentlige forbindelser gennem boligforeninger



INDSATSOMRÅDE_FORBINDELSER

Københavns længste bænk

Skoleholdervej har stort potentiale som rekreativ gade med ophold i aftensolen og 100 år gamle træer som scenetæppe for gadens liv.

Åbninger til kirkegårdsmuren, opholdsmulighed, bredere fortorv og mindre parkering i solsiden vil kunne skabe liv og grobund for små forretningsdrivende.







ÅBNINGER I KIRKEGÅRDSMUREN

Området omkring Bispebjerg Kirkegård har både stort potentiale og store udfordringer. Med sociale og arkitektoniske tiltag kan en stor regional ressource bringes i spil og give nyt liv og attraktionsværdi til bydelen.

Det mest markante potentiale er måske åbningen af den lange mur. Her er en, i klassisk forstand, lavthængende frugt for en opgradering af områdets samlede grønne profil og en bedre sammenhæng mellem det udsatte boligområde og naboområderne. Den kulturelle og sociale betydning kan blive betragtelig i koblingen mellem den kvalitetsprægede arkitektur,

de grønne strøg og kirkegården.

En udviklingsplan for Bispebjerg Kirkegård, i retning mod en mere åben parkkirkegård med respekt for primærfunktion er med til at synliggøre og understøtte Bispebjergs grønne præg/bynære natur. Med åbninger mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej knyttes de nærliggende udsatte boligafdelinger tættere på kirkegårdens stille områder og væk fra trafik og støj. Etablering af byrum for ophold og møder i nye stillegade-forløb kan yderligere bryde utryghed og monotoni langs muren på Skoleholdervej.

Københavns Kommunes gennemførte omverdensinddragelse i forbindelse med udvikling af en ny strategi for byens kirkegårde (2014) viser, at brugerønskerne går i retning af, at fremme københavnernes adgang til både mødesteder i den bynære natur og til kirkegårdens fredelige og rolige grønne herlighedsværdier. Også motion og sundhed, nye lege- og bevægelsesmuligheder, (spiselige) byhaver med mulighed for at dyrke jorden og muligheden for at fremme byens fællesskaber fremhæves som kvaliteter, der kan gøre det muligt for borgerne at mødes på kirkegården og danne venskaber på tværs af social, trosmæssig, aldersmæssig og etnisk forskel.

NB.. Åbningernes placering er udfoldet i en indledende fase, og kan findes i særskilt rapport om Åbning af Bispebjerg Kirkegård (2015) samt i Udviklingsplanen for Bispebjerg Kirkegård (2015).

Bilag 3 - Byrum ved Smedetoften

Analyse og notat vedr. jordforurening EKJ



Sagsnavn: **Smedetoften 14**
Sag nr.: 13-0262.04
Emne: **Økonomisk overslag - udearealer**

EKJ
RÅDGIVENDE
INGENIØRER AS

Udført/kontrol: TIG/LGR

Nr.: 02
Dato: 2014-08-25
Rev.:

Indledning

Københavns Kommune har planer om at ændre arealanvendelsen i Smedetoften 14, således bygningen i fremtiden bl.a. skal huse en fritids- og ungdomsklub. I forbindelse med renovering af ejendommen skal udenoms arealerne også ændres.

Dette notat omhandler forventede foranstaltninger ved udenomsarealerne samt et overslag på omkostninger.

I forbindelse med at bygningens stueetage for fremtiden skal anvendes til fritidsklub og ungdomsklub skifter udenoms arealernes brug status til følsom arealanvendelse. Ved denne type anvendelse skal den øverste ½ meter på ubefæstede arealer bestå af ren jord. På arealer som har fast belægning er der ikke et krav om ren jord.

På den baggrund er der gennemført en indledende forureningsundersøgelse af overjorden. Undersøgelsen har omfattet nogle stikprøver af overjorden til belysning af den nuværende forureningsgrad.

Feltaktiviteter

Der blev d. 18. og 19. august 2014 udtaget 6 stikprøver (HB1, HB3-HB7), som blandeprøver á 5 nedstik i dybden 0,1-0,5 m.u.t. Stikprøverne blev udtaget fra områder, som ikke er befæstet og som i fremtiden vil være helt eller delvist ubefæstet. Det var ikke muligt at udtage HB2, da arealet var befæstet. Placeringen af stikprøverne fremgår af bilag 1.

Det skal nævnes at jordprøverne kun udgøre stikprøver. Såfremt jorden skal opgraves og deponeres eller genindbygges som ren jord på ejendommen skal prøveintervallet være 1 jordprøve pr. 30 ton. Jordprøverne er udtaget med den baggrund at få en indikation af forureningsituation på ejendommen.

Jordprøverne blev sendt til kemisk analyse hos analyselaboratoriet ALS og analyseret for byjordsparametrene; tungmetaller, tjærestoffer og olieprodukter.

Analyseresultater

I tabel 1 fremgår analyseresultaterne og af den nederste række fremgår den samlede forureningsklasse for hver jordprøve. I bilag 2 er analyserapporterne vedlagt.

Tabel 1: Analyseresultater for jordprøver. Alle værdier er angivet i mg/kg TS.

	HB1 -	HB3 -	HB4 -	HB5 -	HB6 -	HB7 -
	Øvrige arealer					Smedetoften 14
Bly (Pb)	78	3	10	12	9	95
Cadmium (Cd)	0.57	0.14	0.14	0.17	0.17	1.1
Chrom Total (Cr total)	23	3.3	5.1	5.3	9.3	17
Kobber (Cu)	51	5.0	10	8.6	8.4	61
Nikkel (Ni)	15	3	5	4	4	16
Zink (Zn)	189	76	28	29	30	249
Benz(a)pyren	4.6	0.030	0.12	0.28	0.18	0.81
Dibenz(a,h)antracen	0.74	<0.010	0.029	0.066	0.048	0.17
PAH total	26	0.11	0.57	1.5	0.93	4.7
Flygtige (Benzin) (C6-C10)	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
Let olie (C10-C15)	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0
Let olie (C15-C20)	<5.0	<5.0	17	24	18	<5.0
Tung olie (C20-C35)	<25	<25	64	99	89	<25
Olie Total (C6-C35)	i.p.	i.p.	81	120	110	i.p.
Forureningsklasse	3	0	1	2	2	3

Det ses af tabel 1, at der påvist klasse 0 og 1 jord, svarende til ren jord i to borer (HB3 og HB4). HB3 og HB4 er udtaget på den nordlige del af det, der i fremtiden bliver "LUND med frugtræer".

De øvrige prøver viser en forurening med klasse 2 og 3 jord, svarende til lettere forurenede jord.

I forbindelse med besigtigelse og gennemførelse af håndboringer er der observeret udluftningsstudser til en eller to olietanke jf. nedenstående foto. I ifølge historikken er der tidligere blevet etableret to olie tanker i dette område.



På baggrund af observationerne tyder det på, at olietankene stadig ligger i jorden og ikke er blevet opgravet eller sløjfet korrekt (ved korrekt sløjfning skal udluftningsstudser fjernes). Det anbefales at olietankene i forbindelse med ændringen af arealanvendelsen opgraves og at der udtages nogle ren- og bundprøver til dokumentation af evt. efterladt forurening eller ren bund.

Økonomisk overslag

Der er udarbejdet et overslag over omkostninger til ekstern jorddeponering af den øverste ½ meter jord på arealer, som i fremtiden vil være uden belægning. Der er desuden også givet et overslag på udgifter til opgravning af olietanke samt udtagning af dokumentationsprøver. Da ejendommen er kortlagt skal myndighederne have et kort notat, som beskriver al jordhåndtering på ejendommen.

I det økonomiske overslag er følgende forudsat:

- Der er ikke medregnet omkostninger til fjernelse af belægninger og dertil hørende bærelag eller omkostninger til opgravning, jordkørsel samt udlægning af rene materialer.
- Alle arealer holdes i samme kote som på nuværende tidspunkt og ved udskiftning af jord fjernes 0,5m jord.
- Fjernelse af eksisterende belægninger og dertil hørende bærelag er ikke indeholdt i overslaget.
- Beregningen af de aktuelle jordmængder er foretaget på baggrund af Vandkunstens fremtidige situationsplan for området, som vist på skitse 03 og 04 dateret 12.06.2014. Jordmængderne er beregnet ud fra de ubefæstede arealer på disse skitser. Der er mindre forskelle mellem placeringen af ubefæstede og befæstede arealer i dag og på de fremtidige situationsplaner. Der er i jordberegningen ikke taget højde for disse forskelle, idet det forudsættes, at disse arealer går nogenlunde lige op med hinanden.

Det er valgt at opdele omkostningerne i to budgetter; arealer ved "Smedetoften 14" og "Øvrige arealer".

Følgende hører med til Smedetoften 14

Jordhåndtering:

Arealer på de to sider foran bebyggelse (mod Smedetoften og Birkedommervej): 196m², arealer med bålplads og bærbuske: 200m². Hvis der afgraves 0,5m jord giver dette ca. 200m³ jord. Der kunne ikke udtages jordprøver ved bærbuskene (HB2), så det antages at jorden er lettere forurennet (klasse 2/3 jord).

Olietanke:

I budgettet er det forudsat at der skal opgraves to tanke. Der er ikke indhentet et konkret tilbud, så omkostningerne bygger på erfaringspriser. I forbindelse med opgravning af olietankene kan der evt. være en mindre olieforurening under tankene som skal bortgraves. Der afsættes derfor et mindre beløb til denne jord (15.000 kr).

Følgende hører til øvrige arealer

Jordhåndtering:

Lund med frugttræer på 625m². Hvis der afgraves 0,5 m, giver dette 315m³ jord. Halvdelen af prøverne viste klasse ren jord (klasse 0 og 1) og den anden halvdel viste lettere forurennet jord (klasse 2/3 jord). I det økonomiske overslag er det antaget, at al jorden skal bortgraves, selvom der er påvist ren jord i HB3 og HB4. Såfremt 1 prøve pr. 30 ton viser, at jorden ved HB3 og HB4 er ren, så behøver jorden ikke at blive udskiftet.

Deponeringspriserne er indhentet fra By&Havn landvindingsprojekt i Nordhavnen og KMC.

I tabel 2 og 3 fremgår et estimat over forventede omkostninger ved Smedetoften og de øvrige arealer. Da forureningsgraden på ejendommen kun er dokumenteret med stikprøver, er forureningsgraden af overjorden behæftet med usikkerhed. Der er derfor afsat 15.000 kr til uforudsete udgifter for hvert område.

Tabel 2: Økonomisk overslag – Smedetoften 14 (ekskl. moms)

	Jordmængde	Jorddeponeringspris	Kr. ekskl. moms
Smedetoften 14-jorddeponering	200 m ³ ≈ 400 ton (klasse 2/3 jord)	68 kr/ton (klasse 2/3 jord)	27.200
2 stk olietanke – opgravning og dokumentationsprøver			35.000
Evt. bortgravning af mindre mængde olieforurenede jord ved tank			10.000
Kort notat til myndighederne ang. jordhåndtering og opgravning af olietank			15.000
Uforudsete udgifter			15.000
I alt			97.200

Det fremgår af tabel 2, at det skønnes at omkostningerne ved Smedetoften udgør ca. 97.000 kr. ekskl. moms.

Tabel 3: Økonomisk overslag – Øvrige arealer (ekskl. moms)

	Jordmængde	Jorddeponeringspris	Kr. ekskl. moms
Øvrige arealer-jorddeponering	315 m ³ ≈ 315 ton (klasse 0/1 jord) + 315 ton (klasse 2/3)	46 kr/ton (klasse 0/1 jord) 68 kr/ton (klasse 2/3 jord)	15.000 21.500
Kort notat til myndighederne ang. jordhåndtering			15.000
Uforudsete udgifter			15.000
I alt			66.500

Det fremgår af tabel 2, at det skønnes at omkostningerne ved de øvrige arealer udgør ca. 67.000 kr. ekskl. moms.

EKJ RÅDGIVENDE INGENIØRER AS

Notat tilsendt:

Camilla Stilling, tegnestuen vandkunsten
Gunnar Sigfredsson, Københavns Ejendomme, Københavns Kommune
Aviaja Julie Sigsgaard, Byens Udvikling, Københavns Kommune



ALS Denmark A/S
 Bakkegårdsvej 406 A
 DK-3050 Humlebæk
 Telefon: +45 4925 0770
 www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

EKJ rådgivende ingeniører as
 Blegdamsvej 58
 2100 København Ø
 Att.: EKJ rådgivende ingeniører as

Udskrevet: 21-08-2014
Version: 1
Modtaget: 19-08-2014
Påbegyndt: 19-08-2014
Ordrenr.: 271575

Sagsnavn: 13-02062.04
Lokalitet: Smedetoften 12
Udtaget: 18-08-2014
Prøvetype: Jord
Prøvetager: EKJ/CNE
Kunde: EKJ rådgivende ingeniører as, Blegdamsvej 58, 2100 København Ø

Prøvenr.:	97047/14	97048/14	97049/14	97050/14	97051/14		
Prøve ID:	HB1	HB3	HB4	HB5	HB6		
Dybde:	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar	*1	*1	*2	*2	*2		
Parameter						Enhed	Metode
Tørstofindhold	87.6	94.7	92.3	90.3	92.4	%	DS 204
Bly, Pb	78	3	10	12	9	mg/kg TS	DS259+ICP
Cadmium, Cd	0.57	0.14	0.14	0.17	0.17	mg/kg TS	DS259+ICP
Chrom (total), Cr	23	3.3	5.1	5.3	9.3	mg/kg TS	DS259+ICP
Kobber, Cu	51	5.0	10	8.6	8.4	mg/kg TS	DS259+ICP
Nikkel, Ni	15	3	5	4	4	mg/kg TS	DS259+ICP
Zink, Zn	189	76	28	29	30	mg/kg TS	DS259+ICP
Emballage	Membranglas	Membranglas	Membranglas	Membranglas	Membranglas	-	-
PAH'er, 7 komp. REFLAB 4						-	REFLAB 4:2008
Fluoranthen	12	0.015	0.15	0.45	0.25	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j+k)fluoranthen	6.5	0.039	0.19	0.46	0.31	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)pyren	4.6	0.030	0.12	0.28	0.18	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren	2.1	0.023	0.088	0.19	0.13	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen	0.74	<0.010	0.029	0.066	0.048	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum af 7 stoffer	26	0.11	0.57	1.5	0.93	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Kulbrinter VKI 2010						-	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter n-C6 - n-C10	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C10 - n-C15	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C15 - n-C20	<5.0	<5.0	17	24	18	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C20 - n-C35	<25	<25	64	99	89	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Total kulbrinter 2010	i.p.	i.p.	81	120	110	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010

side 1 af 2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
 Analyserapporten må kun gives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse foreligger
 Oplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring:
 #: Ikke akkrediteret
 <: mindre end >: Større end



ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.: 97052/14
Prøve ID: HB7
Dybde: - m u.t
Kommentar *1

Parameter		Enhed	Metode
Tørstofindhold	87.4	%	DS 204
Bly, Pb	95	mg/kg TS	DS259+ICP
Cadmium, Cd	1.1	mg/kg TS	DS259+ICP
Chrom (total), Cr	17	mg/kg TS	DS259+ICP
Kobber, Cu	61	mg/kg TS	DS259+ICP
Nikkel, Ni	16	mg/kg TS	DS259+ICP
Zink, Zn	249	mg/kg TS	DS259+ICP
Emballage	Membranglas	-	-
PAH'er, 7 komp. REFLAB 4		-	REFLAB 4:2008
Fluoranthen	1.7	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j+k)fluoranthen	1.6	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren	0.81	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren	0.45	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen	0.17	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum af 7 stoffer	4.7	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Kulbrinter VKI 2010		-	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter n-C6 - n-C10	<1.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C10 - n-C15	<5.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C15 - n-C20	<5.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C20 - n-C35	<25	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Total kulbrinter 2010	i.p.	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010

Kommentar

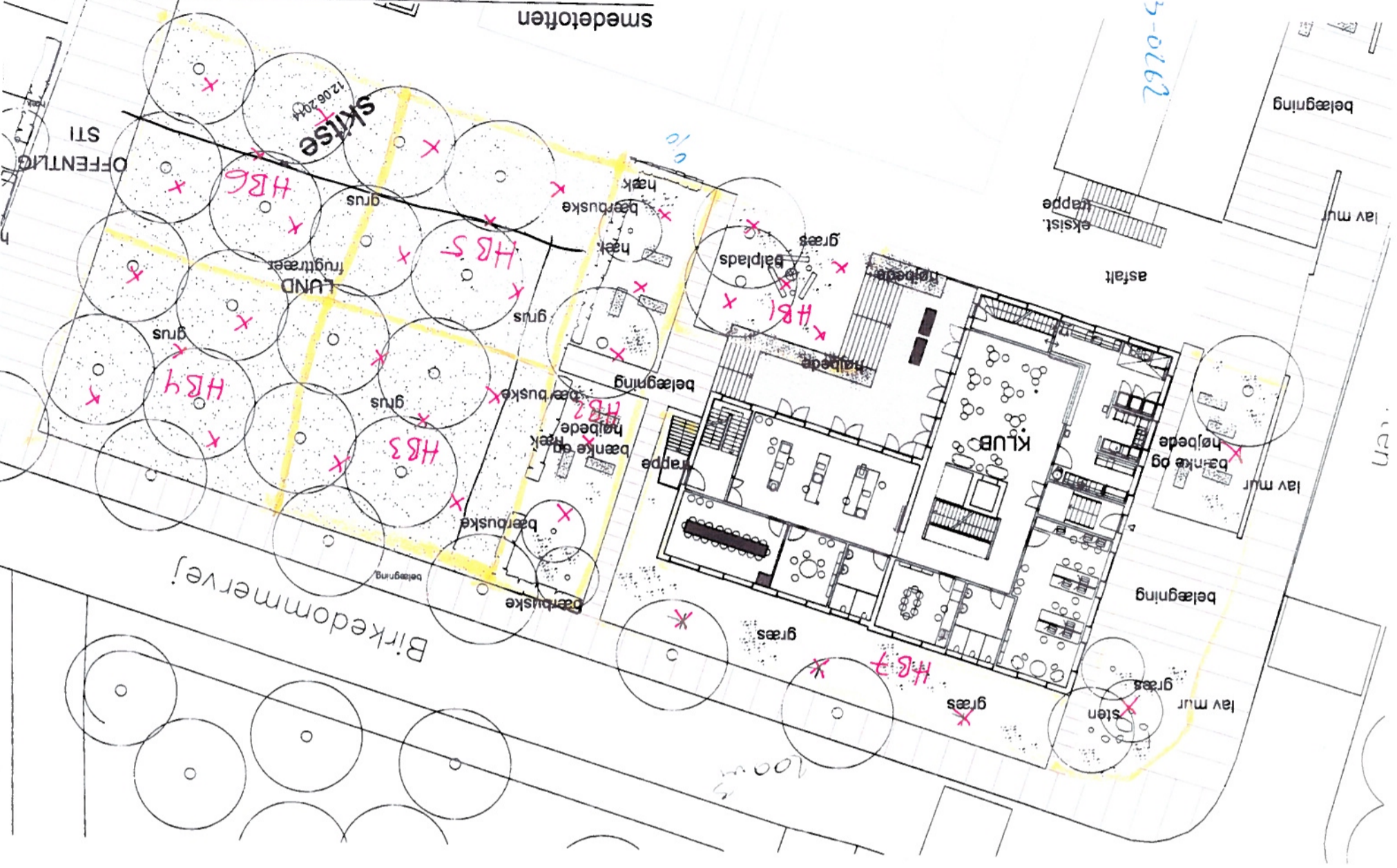
- *1 Ingen kommentar
- *2 Laboratoriet vurderer: De påviste kulbrinter består af en blanding af diesel/fyringsgasolie og smøre-, hydraulik-, transmission-, eller fuelolie.
Det påviste produkt har en anden sammensætning end det tilsvarende friske produkt. Produktet er udvasket, mikrobiologisk nedbrudt, fordampet eller varmepåvirket.

Dorte Lund Troelsen

SKITSE 03

SAG NR.: ACAD FIL: TEKN. NR.:
Ø SVÆRRE: Keld
Ø NOTER: EKJ
Ø ARKITEKT: VANDKUNSTEN A/S
Ø NØRREGADE 66 D 2700 KBH N
Ø NYROPSGAD 1 1602 KBH V
Ø VANDKUNSTEN@VANDKUNSTEN.DK TLF. 3254211 FAX 3255411

EMNE: Situationsplan
MÅL: 1:200
Dato: 12.06.2014





TM36 Initiativer til CO₂-reduktion gennem grønne transportløsninger



Baggrund

København skal være CO₂-neutral i 2025. For at nå målet, er der i KBH 2025 Klimaplanens roadmap 2017-2020 besluttet en række initiativer, der skal igangsættes inden 2020. Indsatsen på transportaktiviteter i København skal bidrage til at nå målet, ved at reducere CO₂-udledningen med 115.000 tons frem til 2025. Dette skal opnås ved, at flere bilture foretages på cykel, med kollektiv trafik og til fods, mens de nødvendige ture med bil så vidt muligt skal foretages i køretøjer på alternative drivmidler. Desuden skal varelevering og tung trafik optimeres, og trafikken skal styres optimalt gennem byen med intelligent trafikstyring (ITS). Endelig skal ikke-vejgående arbejdsmaskiner omstilles til alternative drivmidler.

Med Klimaplanens roadmap 2017-2020 blev der fastlagt 19 transportinitiativer. Dette budgetnotat omfatter fem af disse initiativer samt to initiativer, der blev besluttet med vedtagelse af Opfølgning på Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Disse initiativer vil sikre 15 ud af de i alt 19 initiativer sammen med indsatser adresseret i følgende budgetnotater:

- TM16 Bedre forhold for cyklister,
- TM2 Initiativer på baggrund af Parkeringsredegørelsen
- TM18 ITS og fremkommelighed – Grøn, effektiv og sikker trafikafvikling

Med igangsætning af de 15 initiativer samt et øget investeringsniveau på cykelområdet (jf. den årlige Cykelredegørelse) er det realistisk at nå en årlig CO₂ reduktion på mobilitetsområdet på 58.000 ud af de 115.000 tons, som transport skal bidrage med frem til 2025. Hertil kommer bidrag på op mod 35.000 tons sparet CO₂-udledning fra ikke-vejgående maskiner.

Indhold

De kommende år vil flere muligheder for attraktive alternativer til at benytte egen bil kunne understøttes. Flere ordninger for at dele transportmidler er etableret i byen, og den teknologiske udvikling gør det muligt at kæde kollektiv trafik bedre sammen med andre transportmidler og give københavnerne én samlet indgang til bestilling og betaling af transport. Metroen udvides med åbningen af Cityringen i 2019 og samtidig påvirker nye teknologier og tendenser trafikken, blandt andet i form af selvkørende køretøjer, mere internethandel og køretøjer på alternative drivmidler. Der foreslås fem indsatser, som

samlet set vil styrke den grønne transport og reducere CO₂- og partikeludledningen i København.

Multimodal transport

Sammenhængen mellem transportformer understøttes dels gennem introduktion af en samlet service til booking og betaling af transport og dels synliggjort gennem fysisk etablering af en multimodal station.

MaaS – Mobility as a Service (3,3 mio. kr.)

Det skal være nemmere, hurtigere og mere attraktivt at bruge andre transportformer end bilen i byen. MaaS samler periodekortet, rejsekortet, rejseplanen, medlemskabet til delebilklubben, turen med taxa, flexturen og delecycklen på en platform og brugerne sammensætter selv det abonnement, der matcher deres månedlige transportbehov. I samspil med forbedret kollektiv trafik, delebiler og gode cykelforhold vurderes det, at der ved en fuldt udrullet MaaS-løsning i København, kan opnås store CO₂-reduktioner.

Projektet gennemføres som et demonstrationsprojekt op til og under ITS World Congress 2018. Københavns Kommune er i 2017 gået sammen med energi- og miljønetværket CLEAN, Århus Kommune og Movia i forhold til, hvordan et fælles udbud på tværs af byerne kan udformes, så der sikres national ensartethed i MaaS-koncepter.

Etablering af multimodal station - demonstrationsprojekt (6,7 mio. kr.)

For at gøre det nemt og fleksibelt for borgere, der ikke ejer egen bil, samles andre transportmuligheder i et fysisk centrum – en multimodal station. Det gør det mere enkelt at få adgang til forskellige transportformer, og det bliver mere synligt at der findes tilgængelige alternativer. Stationen kobles til MaaS-plattformen for nemmere adgang til information, reservation og betaling af transporten. Der gennemføres et demonstrationsprojekt, hvor areal ved en eksisterende station tilpasses og der bliver plads til delebiler (på el og brint), bycykler, cykelparkering og eventuelt andre services som eksempelvis toiletter og online information. Projektet skal danne grundlag for videre udvikling af konceptet og for at udrulle løsningen til flere steder i byen. Kollektive transportudbydere, delebiludbydere, udbydere af lade-infrastruktur mv. inddrages, ligesom forskere inviteres til at deltage i udvikling og evaluering.

Der søges midler til at udvikle konceptet, udpege lokalitet, etablere samarbejder og inddrage borgere og virksomheder, samt til etablering, tilskud til el- og brintbiler og lancering. Den endelige udformning af og tilbud på stationen skaleres alt efter økonomisk råderum og der vil blive udviklet to businesscases – én hvor rammen er den her afsatte økonomi suppleret med andre aktørers bidrag – og én hvor der søges penge til mere højklassede løsninger. De to cases præsenteres til politisk beslutning. Udvikling og etablering af stationen baseres på samarbejde med andre aktører, og der er i dialoger med disse aktører peget på Nordhavn som en mulig lokalitet.

Løsninger knyttet til åbning af Cityringen

Cityringen giver et stort løft til den kollektive trafik i Københavns centrale bydele, og sammen med den eksisterende metro og et tilpasset busnet vil den binde byen sammen på en ny måde. Samtidig er udviklingen af selvkørende køretøjer i hastig vækst og giver nye transportmuligheder, men også nye udfordringer for byens indretning og byliv. For at udnytte potentialet ved metron og kæde de nye muligheder for selvkørende køretøjer sammen med kollektiv trafik, gennemføres forsøg med mini-elbusser, og der afprøves nye metoder til registreringer af bevægelsesmønstre for lette trafikanter.

Forsøg med selvkørende mini-elbusser (3,8 mio. kr.)

En række transportudbydere ønsker at teste selvkørende køretøjer. For at understøtte den kollektive trafikvinkel vil Københavns Kommune deltage i et forsøg med selvkørende mini-elbusser. Forsøgene gennemføres i samarbejde med blandt andet Movia og Metroselskabet, og kommunens rolle er deltagelse i planlægning af ruteføring, støtte til fysiske vejændringer ved ladeinfrastruktur, stoppesteder, skiltning og eventuelt andre nødvendige fysiske tilpasninger. Forsøgene vil give viden om muligheder og udfordringer for selvkørende køretøjer, både i forhold til den lovmæssige hjemmel og til den fremtidige indretning af byen, ligesom det giver private aktører på markedet mulighed for at afprøve tekniske systemer i en bymæssig sammenhæng. Der gennemføres forsøg i tilknytning til metroen på Amager og eventuelt i Nordhavn. Projektet forventes opstartet medio 2018 og med relation til ITS World Congress 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen foretager sammen med andre myndigheder og private aktører på markedet en screening af de bedst egnede lokaliteter.

Registreringer af bevægelsesmønstre i tilknytning til metrostationer (3,0 mio. kr.)

For at optimere effekter af metroen skal trafik- og byrumsløsninger omkring stationerne give optimal adgang for fodgængere og cyklister. Det kræver kendskab til lette trafikanters bevægelsesmønstre. Der gennemføres et projekt med etablering af sensorer i de indre bydele, som over en periode på tre år kortlægger mønstre før og efter Cityringens åbning. Projektet udvikles sammen med Copenhagen Solutions Lab, og data danner grundlag for at udarbejde scenarier for indretning af by- og gaderum, som kan øge brugen af stationerne og sikre gode forhold for gående og cyklister.

Effektiv grøn varelevering

Varelevering ved internethandel (1,7 mio. kr.)

Antallet af varebiler, der krydser kommunegrænsen, er steget med 13 % fra 2009 til 2014. Det forventes, at udviklingen fortsætter i forbindelse med den stigende internethandel, som udgør cirka 25 % af detailhandlen. For at reducere miljø- og støjgener ved vareleveringen samt belyse potentialet ved mere koordineret varelevering, gennemføres demonstrationsprojekter med en række større vareleverandører vedrørende støjsvag, grøn varelevering udenfor myldretiden samt forsøg med varelevering på cykel. Miljøstyrelsen udsender en vejledning om støjsvag varelevering udenfor myldretiden i 2017, og demonstrationsprojekterne vil tage afsæt i denne. Det skal endvidere kortlægges, hvad vejledningen betyder for Københavns Kommunes egne indkøb.

Godsnetværk og partnerskaber med flådeejere (2,0 mio. kr.)

Dette initiativ dækker fortsættelsen af Godsnetværket og igangsættelse af partnerskaber med større flådeejere om optimering af kørsel samt omstilling til alternative drivmidler. I KBH 2025 Klimaplanen er målet, at 30-40 % af de tunge køretøjer i 2025 anvender nye drivmidler. Denne målsætning vil kun være mulig at nå gennem partnerskaber og forsøgsprojekter med de store flådeejere.

Der er allerede etableret et godsnetværk i regi af Københavns Kommune, hvor opstarten af netværket og igangsætningen af de første aktiviteter har været finansieret af EU-midler. For at nå målet i KBH 2025 Klimaplanen ønsker forvaltningen, at der etableres partnerskaber, som skal fremme en reduktion i antal kørte kilometer samt omstilling til alternative drivmidler. Til disse partnerskaber knyttes der en forsøgspulje, som kan søges af virksomheder.

Etablering af partnerskab om "ikke vejgående maskiner" (2,3 mio.kr. i anlæg)

Anlægsprojekter og anlægsmaskiner på byggepladser udleder store mængder CO₂, NO_x og partikler. I 2015 er CO₂-emissionen vurderet til at være mindst 70.000 tons, og det er vurderet, at det er muligt at halvere udledningen inden 2025 ved en målrettet indsats for skift til alternative drivmidler. En omlægning kræver tæt samarbejde mellem producenter og udlejere af ikke-vejgående maskiner, entreprenører på området og myndighederne. Etablering af et partnerskab kan indbefatte en frivillig aftale, og kan suppleres med at stille krav i forbindelse med Københavns Kommunes egne bygge- og anlægsprojekter.

Der ønskes midler til at etablere et partnerskab mellem relevante aktører med det formål at få lavet en frivillig aftale om øget brug af ikke-dieseldrevne maskiner. Midlerne dækker ansættelse af en projektleder, kortlægning af aktører, indsamling af data om maskiner og udledning, afholdelse af workshops, udarbejdelse af fælles udbud af maskiner og udarbejdelse af en frivillig aftale.

Målsætninger og effekter

Projekterne understøtter mål i KBH 2025 Klimaplanen om, at København skal være CO₂-neutral i 2025 og mål i Fællesskab København om, at 75 % af alle ture foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik, samt at København skal være fossilfri i 2050.

Generelt er det vanskeligt på transportområdet at tilskrive effekter til en enkelt indsats, da der vil være krydspåvirkninger. I Klimaplanens roadmap er der, med dette forbehold, foretaget beregninger af CO₂-effekter. De peger på, at potentialet ved multimodal transport er en reduktion af CO₂-udledningen med op mod 30.000 tons. Det understreges, at en del af effekten kommer af forbedringer af kollektiv trafik, delebiler og cykelindsatser. Effektiv grøn varelevering bidrager med en CO₂-reduktion på 3.000 tons, mens det for ikke-vejgående maskiner vurderes, at der kan spares 35.000 tons CO₂ i 2025. Hertil kommer effekter af indsatser i andre budgetnotater, hvor cykelindsatser ifølge roadmappet vil bidrage med en CO₂-reduktion på 20.000 tons, mens initiativer om delebiler og pendlertrafik, der indgår i opfølgning på Parkeringsredegørelsen sammen med ITS kan bidrage med 5.000 tons.

Der er ikke vurderet CO₂-effekter af den overflytning af bilture til kollektiv trafik, cykel og gang, som opnås gennem projekter om løsninger knyttet til åbning af Cityringen.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,8 mio. kr. i perioden 2017-2020. Mobility as a Service og løsninger knyttet til åbning af Cityringen igangsættes i oktober 2017, mens øvrige initiativer igangsættes i januar 2018.

Der kan herudover forventes udgifter til afledt drift i forbindelse med etablering af den multimodale station, afhængig af hvor og hvordan den etableres. Midler hertil vil blive søgt i kommende budgetforhandlinger.

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
Multimodal transport	Anlæg	300	3.900	2.900	2.900	10.000
Løsninger knyttet til åbning af Cityringen	Anlæg	600	3.400	2.500	300	6.800
Effektiv grøn varelevering	Anlæg		1.600	2.100		3.700
Partnerskab om ”ikke-vejgående maskiner”	Anlæg		800	800	700	2.300

Udgifter i alt		900	9.700	8.300	3.900	22.800
-----------------------	--	------------	--------------	--------------	--------------	---------------

Risikovurdering

En forudsætning for et velfungerende Mobility as a Service-tilbud (MaaS) er, at alle transportudbydere indgår i et samarbejde om en MaaS-løsning, En af risikofaktorerne er, at alle transportudbydere ikke kan mødes om en samlet løsning, og at der derfor ikke vil kunne gennemføres et demonstrationsprojekt i forbindelse med ITS World Congress i København i efteråret 2018.

Etableringen af en multimodal station er baseret på samarbejder med andre aktører, fx delebiludbydere og kollektive transportudbydere. En forudsætning for en velfungerende multimodal station er, at relevante aktører vil være med, så alle relevante transportformer indgår i stationen. Den konkrete udformning af stationen afhænger af hvor den placeres. Afhængig af lokalitet vil de løsninger, der etableres blive tilpasset de afsatte økonomiske midler.

Risiciene ved projektet om selvkørende transportløsninger er dels, at lovgivningen er ufuldstændig og kan vise sig at have afgørende mangler, der træder frem ved forsøget og dels at teknologien ikke er tilstrækkelig i forhold til blandt andet trafiksikkerhed.

De øvrige projekter vurderes at være ukomplicerede. Der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,8 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der kan herudover forventes udgifter til afledt drift i forbindelse med etablering af den multimodale station, afhængig af placering og udformning. Midler hertil vil blive søgt i kommende budgetforhandlinger.

Mobility as a Service og løsninger knyttet til åbning af Cityringen igangsættes i oktober 2017, mens øvrige initiativer igangsættes i januar 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt	*
Mobility as a Service (MaaS)	300	3.000			3.300	300*
Multimodal station		900	2.900	2.900	6.700	
Forsøg med mini-elbusser	300	1.900	1.600		3.800	300*
Bevægelsesmønstre i tilknytning til metrostationer	300	1.500	900	300	3.000	300*
Varelevering ved internethandel		600	1.100		1.700	
Godsnetværk og partnerskaber med flådejere		1.000	1.000		2.000	
Partnerskab om ”ikke-vejgående maskiner”		800	800	700	2.300	
Anlægsudgifter i alt	900	9.700	8.300	3.900	22.800	900*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Mobility as a Service (MaaS)	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2018

Multimodal station	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2020

Selvkørende mini-elbusser	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2019

Bevægelsesmønstre i tilknytning til metrostationer	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2018

Varelevering ved internethandel	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2019

Godsnetværk og partnerskaber med flådejere	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet afslutning	December 2019

Ikke-vejgående maskiner	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2018
Forventet afslutning	December 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Projekter vedrørende selvkørende løsninger og opfølgning på Cityringens åbning har været forelagt Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med behandlingen af Handlingsplan for Grøn mobilitet. Øvrige projekter indgår i KBH 2025 Klimaplanens roadmap 2017-2020. Igangsættelse af projekter 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

Der er ikke tidligere afsat midler til lignende projekter.



TM37 Energisparetjeneste: Energisyn af ejendomme med et dårligt energimærke



Baggrund

Klimaplanens første implementeringsperiode fra 2012-2016 har vist, at det kræver en ekstra indsats at opnå 20 % varmebesparelse i forhold til 2010, som er et af Klimaplanens centrale mål. Hvis ikke Københavns energiforbrug reduceres, skal der investeres i en øget CO₂-neutral kapacitet i energiproduktion, hvilket vil medføre forhøjede energipriser for københavnske borgere og virksomheder. Det er især etageejendomme, der skal energirenoveres. Derfor er Energisparetjenesten en central opstartsindsats, der skal sikre, at København samfundsøkonomisk mest rentabelt bliver CO₂-neutral og fossilfri i 2050.

Indhold

Der er flere årsager til, at energirenoveringer ikke sker i tilstrækkelig grad i private ejendomme i dag. Blandt andet mangler der økonomiske incitamentter til energirenovering af etageejendomme, da tilskuddet til Bolig Job ordningen gives som et personfradrag og derfor primært henvender sig til enfamiliehuse.

Med dette budgetnotat ønskes midler til etablering af Energisparetjenesten, som skal få 1.000 ejendomme til at blive energirenoveret. Energisparetjenesten skal sikre, at bestyrelser og ejendomssejere kommer videre fra energisyn, og til faktisk gennemførelse af energirenovering. Det skal blandt andet ske ved markant at forbedre beslutningsgrundlaget for de implicerede, samt forbedre samarbejdet mellem bygningsejere og de relevante bygnings og finansielle aktører. Dette adskiller sig fra den nuværende byfornyelsesindsats, der støtter konkrete fysiske forandringer i udvalgte ejendomme. Med Energisparetjenesten får de ejendomme med dårligst energimærke følgende servicepakke, der skal sikre en øget mængde energirenoveringer i Københavns Kommune:

1. En energigennemgang og beregning af hvad de kan spare som husholdning, hvis de gennemfører energirenovering.
2. Rådgivning om de forskellige konkrete energisparemuligheder, deriblandt renovering og drift af varmeanlæg samt kontaktiliste til prækvalificerede entreprenører og håndværkere.
3. Rådgivning om, hvor og hvordan der kan optages lån til betaling af investeringen.
4. Opfølgning på energisyn overfor ovennævnte ejendomme.
5. Etablering af partnerskaber hvor ejendomsgrupper inddelt efter ejerforhold, type ejendomme og type vedligeholdelsesopgaver videndeler og undersøger mulighederne for fælles udbud.
6. Evaluering af det samlede koncept.

Boligforeningerne og ejendomssejerne bliver vejledt trin for trin af Energisparetjenesten. Samtidig faciliterer Københavns Kommune et netværk, hvor henholdsvis boligforeninger,

ejere og ejendomsadministratorer kan udveksle ideer og erfaringer. De tilbydes arrangementer, der kan inspirere og opklare spørgsmål. En opsøgende og erfaringsbaseret indsats overfor boligforeningerne og ejendommejerne sikrer en tæt dialog, der kan danne grundlag for en øget mængde helhedsorienterede energirenoveringer.

Teknik- og Miljøforvaltningen varetager den overordnede koordinering af Energisparetjenesten. Der laves udbud på to-tre konsortier, som vil være ansvarlige for den direkte kontakt med tilbud om rådgivning, som beskrevet i delaktivitet 2, 3 og 4. Konsortiet skal bestå af relevante partnere - fra energirådgivere til bank- og realkreditinstitutioner. Kontrakter med konsortier har kortere varighed, og der gennemføres en midtvejsevaluering med henblik på at sikre optimal tilskyndelse til flest mulige energibesparende investeringer. Samarbejdet skal sikre en øget mængde energirenoveringer i byen, som kan være med til at reducere varmeforbruget i København. Desuden skal konsortierne udvikle holdbare forretningsmodeller indenfor energirenovering, som kan fortsætte på kommercielle vilkår efter dette projekts ophør, også i forhold til ejendomme med et bedre energimærke.

Energisparetjenesten vil involvere omkring 1.000 privatejede etageejendomme i København (andels-, ejer-, - og privat udlejning) med et E, F eller G energimærke. Målet er, at mindst 50 % af de opsøgte ejendomme igangsætter energirenovering. Der skal som minimum opnås 10-20 % energibesparelse i 2020 i de ejendomme, der har igangsat en energirenovering, og en realiseret energibesparelse på minimum 40 % i 2025. Energisparetjenesten har et samlet besparelsespotentiale - alt afhængig af forretningsmodellens succes - på op til en fjerdedel af Klimaplanens målsætning om varmebesparelse ca. 155.000 MWh. Endvidere er initiativet med til at forbedre indeklimaet og komforten i boligerne. En fuld udrulning af Energisparetjenesten, hvor flere ejendommejerere også gennemfører fælles udbud af indkøb af vindues- og tagrenoveringer mv, har potentiale til at give halvdelen af den samlede 20 % varmebesparelse i Klimaplanen ca. 310.000 MWh.

Det er vigtigt at understrege, at Energisparetjenesten ikke skaber store CO₂-besparelser i sig selv, da fjernvarmen i 2025 er produceret på CO₂-neutral bæredygtig biomasse. Men uden varmebesparelser, er det nødvendigt at udbygge den fremtidige CO₂-neutrale varmekapacitet i København, hvilket medfører øgede energipriser for borgere og virksomheder. Derfor spiller Energisparetjenesten i forhold til varmebesparelser en essentiel rolle i at sikre, at realiseringen af målet om CO₂-neutralitet sker samfundsøkonomisk absolut billigst.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 32,4 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 27,0 mio. kr. i perioden 2018-2021. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 pr/)	Styringsområde	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Ydelser til konsortier	Anlæg		4.000	7.000	7.000	4.000	22.000
Partnerskab for skalering af projekter	Anlæg		500	500	500	500	2.000
Projektledelse og kommunikation	Anlæg		900	700	700	700	3.000
Udgifter i alt			5.400	8.200	8.200	5.200	27.000

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 27,0 mio. kr. i perioden 2018-2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Ydelser til konsortier		4.000	7.000	7.000	4.000	22.000	
Partnerskab for skalering af projekter		500	500	500	500	2.000	
Projektledelse og kommunikation		900	700	700	700	3.000	
Anlægsudgifter i alt		5.400	8.200	8.200	5.200	27.000	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat i januar 2018 og ibrugtaget frem mod december 2021.

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

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		



TM38 Genopretning af infrastruktur – Forhindring af yderligere nedslidning



Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelsefterslæb. 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 etårig 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 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 døgnet, 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 asfaldudlægningen 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 10,2 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		10.150				10.150
Afledt drift fra begrønning	Service			165	165	165	495
Udgifter i alt		5.000	162.150	215	215	215	167.795

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. Øster Voldgade (Sølvgade - Østerport)	14.000	2.000		
4. Stefansgade	10.000	700		
5. Mågevej	11.500	500		
6. Nørre Allé (Sankt Hans Torv - Tagensvej)	8.000	1.000		
7. Rovinggade	20.000	2.000		100
8. Ålholmvej	13.000	1.000		50
9. Peter Bangs Vej (Ålholmvej - kommunegrænsen)	7.000			
10. Ægirsgade	10.000	500		
11. Gammel Køge Landevej (Vigerlev Allé - Carl Jacobsens Vej)	12.000	300		
12. Asger Rygs Gade	3.000	300		
13. Esbern Snares Gade	3.000	300		
14. Grøndals Parkvej (Godthåbsvej - Rebildvej)	9.000	900		
Udgifter i alt: Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont	157.000	10.150	50	165
<i>Ekstra helhedsgenopretning såfremt der er overskydende midler fra etårigt scenarie*</i>				
1. Gernersegade	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 34,2 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 37,0 mio. kr. i 2019-2021

Tabel 3 – 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	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		9.000	9.000	9.000	7.150		34.150
Tilvalg: Cykelstiforbedringer	Anlæg			12.000	13.000	12.000		37.000
Afledt drift fra begrønning	Service			300	600	900	1.115	2.915
Udgifter i alt		5.000	165.000	177.350	178.650	175.100	1.165	702.065

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)

<i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	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. Øster Voldgade (Sølvgade - Østerport)	14.000	2.000			
4. Stefansgade	10.000	700			
5. Mågevej	11.500	500			
6. Nørre Allé (Sankt Hans Torv - Tagensvej)	8.000	1.000			
7. Rovsinggade	20.000	2.000		100	
8. Ålholmvej	13.000	1.000		50	
9. Peter Bangs Vej (Ålholmvej - kommunegrænsen)	7.000				

10. Ægirsgade	10.000	500			
11. Gammel Køge Landevej (Vigerlev Allé - Carl Jacobsens Vej)	12.000	300			
12. Asger Rygs Gade	3.000	300			
13. Esbern Snares Gade	3.000	300			
14. Grøndals Parkvej (Godthåbsvej - Rebildvej)	9.000	900			
15. Frederikssundsvej (Bellahøjvej - kommunegrænsen)	75.000				
16. Vigerslevvej (Hanstedvej - Vigerslev Allé)	19.000	3.000	4.500	150	
17. Tomsgårdsvej	19.000	2.500	5.000		
18. Østerbrogade (Øster Søgade - Jagtvej)	33.000		15.000		
19. Lygten	12.000	500	6.000		
20. Nordre Fasanvej	6.000	500			
21. Kronprinsessegade	11.000				
22. Ingerslevsgade	25.000	2.500		150	
23. Lersø Parkallé (Haraldsgade - Universitetsparken)	12.000				
24. Universitetsparken	5.000				
25. Toftegårds Allé	10.000	1.500		100	
26. Toftegårds Plads	2.000	500		25	
27. Adelgade	11.000	500			
28. Grøndals Parkvej (Rebildvej - Nedertoften)	22.000	2.000	1.000	100	
29. Lundtoftegade	24.000	1.000			
30. Amager Strandvej (Øresundsvej - Kommunegrænsen)	27.000	2.000		100	
31. Ålholm Plads	2.000	500		25	
32. Bellahøjvej	30.000	2.000		100	
33. 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	4.000		
Udgifter i alt scenarie 2: Helhedsgenopretning med fireårig planlægningshorisont	628.000	34.150	37.000	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 167,15 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		10.150					10.150*
Anlægsudgifter i alt	5.000	162.500					167.150*
<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

Scenarie 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 699,2 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		9.000	9.000	9.000	7.150		34.150	34.150*
- Tilvalg: Cykelstiforbedringer			12.000	13.000	12.000		37.000	37.000*
Anlægsudgifter i alt	5.000	165.000	177.000	178.000	174.500		699.150	699.150*
<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 støjreducerende asfalt på de pågældende strækninger. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet "Et løft til vejene".

(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 2016'.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_zIbxZ1YrFV.pdf

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

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1128_CrpyJl7u46.pdf

Bilag

Bilag 1. Prioriteringsværktøj for genopretning af kørebaner, maj 2017

Bilag 2. Beskrivelse af cykelstiforbedringer, herunder parkeringskonsekvenser



TM39 Bevillingsudløb: Forberedelse af skybrudsprojekter



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 (23,2 mio. kr. i anlæg)

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 (2,4 mio. kr. i anlæg)

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 løsninger 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 beskæftigelseeffekt 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 (1.000 kr. – 2018 p/l)	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	



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 bliver en ny grøn ryggrad 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 tillægsvalg 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 renseelement 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 landsskabsrum. 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 (1,000 kr. – 2018 p/l)	Management area	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade	Construction	500	1.500	1.500	14.358	8.915			26.773
Maintenance and derived operation – Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade	Service					108	1.300	1.300	2.708
Karens Minde Aksen	Construction	500	1.500	1.500	13.444	8.282			25.226
Maintenance and derived operation – Karens Minde Aksen	Service					108	1.300	1.300	2.708
Kulbanevej	Construction		700	6.173					6.873
Maintenance and derived operation - Kulbanevej	Service			81	325	325	325	325	1.381
Fredens Park	Construction		600	1200	1200	6.175	6.175	6.173	21.523
Maintenance and derived operation – 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 that the private suppliers must employ practitioners.

Risk assessment

Generally for the four projects in this budget note, it applies that they only concern byrumsmidlerne to the projects. But the projects also contain a skybrudsdel (medfinansiering). Medfinansieringen af hvert projekt vil forøge den samlede økonomi for projektet og dette vil påvirke tidsplanen for projektet og fordelingen af økonomi hen over årene. På nuværende tidspunkt afventes afklaring af den endelige medfinansieringsdel af projektet og derfor bliver medfinansieringsdelen af projektet skrevet ind som en risikofaktor.

1. Hans Tavsens Park, Blågård Skole og Korsgade

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

Da Hans Tavsens Park er underlagt en funktionsfredning, og anlagt ovenpå gammel pestkirkegård, kan der være en risiko for, at myndighedsbehandlingen vil kunne forsinke projektet. For at imødegå denne risiko, er Teknik- og Miljøforvaltningen ved at opstarte dialog med Københavns Bymuseum og andre relevante høringsberettigede organisationer om projektet.

Der er ligeledes en række faktorer for skybrudsprojektet, der kan influere byrumsprojektets tidsplan og økonomi. Det er en forudsætning for projektet, at der opnås en udløbstilladelse af vand til Peblinge Sø. Dette kræver dispensation fra fredningsbestemmelserne og for at imødegå risikoen for forsinkelse, er Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med HOFOR og Rambøll ved at opstarte dialog med Fredningsnævnet.

Rensebassinet ved Korsgadehallen ligger på et areal, som FSB ejer, og der er endnu ikke lavet en aftale om etablering af projektet. For at mindske risikoen for at projektet bliver forsinket, hvis der ikke bliver lavet en aftale, har forvaltningens rådgiver sideløbende undersøgt alternative placeringer af rensbassinet.

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*
- Udførsel				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	6.174	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	Marts2019
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	Maj2020
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



TM4I Stormflodssikring



Baggrund

En ny højvandsstatistik viser, at der er større risiko for oversvømmelser, og at der er et meget aktuelt behov for at få sikret København mod stormflod fra mod syd. Der kan være store omkostninger forbundet med ikke at sikre byen mod stormfloder fra syd, hvor boliger, erhverv og central infrastruktur såsom metroen og varmforsyning kan blive ramt.

Borgerrepræsentationen har den 10. november 2016 bedt Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen om at udarbejde en stormflodsplan. Denne forventes forelagt Borgerrepræsentationen den 22. juni 2017. Der foreslås herefter en konkretiseringsfase, der skal munde ud i en implementeringsplan og som skal give Borgerrepræsentationen et beslutningsgrundlag for anlæg af stormflodssikring. En screening i 2017 viser, at anlægsøkonomien for hele løsningen ligger på 3,5 mia. kr. Der er en række usikkerheder knyttet til dette overslag. Konkretiseringsfasen skal derfor blandt andet kvalificere anlægsudgifterne.

Indhold

Med dette budgetnotat ønskes midler til en konkretiseringsfase, der er en nødvendig aktivitet for at kunne stormflodssikre København. Der søges midler til analyser, udarbejdelse af løsningsforslag, projektledelse og koordinering.

Fasen omfatter en konkretisering af sikring mod stormflod fra syd og en perspektivplan for sikring mod stormflod fra nord. Der kan også vælges en model, hvor der alene fokuseres på implementering af sikring mod syd.

I Stormflodsplanen peges der på, at sikring mod stormfloder fra syd skal etableres nu og sikring mod stormfloder fra nord ud fra et rent økonomisk synspunkt kan ske om 30-40 år. Tiltag til sikring mod stormfloder fra nord vil have fordel af tidlig koordinering med byudviklingsprojekter, som eventuel etablering af et deponi for overskudsjord ved Trekroner.

Der er geografiske områder, der skal vurderes som et hele. For eksempel kan det være nødvendigt at vurdere virkninger på miljø i scenarier med og uden sikring i nord. Der er også nogle strækninger langs Øresund, hvor en sikring, der beskytter mod stormflod fra syd også vil kunne beskytte mod stormfloder fra nord. Derfor skal der udføres modelberegninger både for nord og syd for at finde den rette sikringsdimensionering..

Yderligere vil arbejdet med at opstille en finansieringsmodel som udgangspunkt angå både sikring i syd og nord.

Konkretiseringsfasen indeholder:

- **Uddybende analyser.** For eksempel højvandsstatistik, anlægs- og driftsøkonomi, kvalificering af skadesberegninger, grundvand, jordforurening, screening af virkninger på miljø og natur, beredskabsplan m.v.
- **Oplæg til en finansieringsmodel.** Der findes ikke i dag en model for bidragsfordeling i en storby som København med tusindvis af partnere. Kompleksiteten er højere end i de mange kystsikringsprojekter, der findes rundt omkring i landet. En fuld sikring af København vil også kræve sikringer i yderligere 3-4 kommuner, hvor en finansieringsmodel skal opleves som gennemskuelig hos borgere og virksomheder.
- **Udarbejdelse af forslag til løsningsmodeller:**
 - Ved syd: En sikring ved Amagers østkyst kræver en omfattende inddragelse af interessenter og en konkurrence med bredt sammensatte teams, som skal anviser løsningsforslag. Hver delstrækning har sine sikringsbehov og lokale signaturer. Løsningsforslag til sikring ved Kalveboderne har en anden kompleksitet end ved østkysten, og en konkurrence om denne løsning vurderes at have en mere teknisk karakter.
 - Ved nord: Samtlige tiltag på lang sigt udført om 30 – 40 år. Der skal findes perspektivforslag for de øvrige sikringer mod nord fra Østamager og op til Nordhavn og Svanemøllebugten. Tiltagene skal indeholde forslag til samtænkning til deponi og byudvikling.

Konkretiseringsfasen skal munde ud i en implementeringsplan, der skal udgøre grundlaget for at kunne træffe politisk beslutning om:

- A. En ansøgning til Kystdirektoratet, om sikring mod stormflod fra syd.
- B. En perspektivplan for udvikling af sikring mod stormflod fra nord, herunder med inddragelse af nødvendig synergi med andre større projekter i nord.

Implementeringsplanen forventes forelagt til politisk behandling i foråret 2020.

Efter implementeringsplanen forventes blandt andet følgende indsatser igangsat i relation til sikring mod stormflod fra syd:

- Kystbeskyttelsessag med ansøgning til Kystdirektoratet. Teknisk løsning og udgiftsfordeling skal godkendes af direktoratet. Tæt samordning med andre kommuner med sikring af betydning for København.
- Behandling af eventuel klager og andre processkridt knyttet til ansøgningen.
- Anden myndighedsbehandling. VVM-redegørelse, tilladelser til opfyldning/ anlægsarbejder på søterritoriet, dispensation for anlægsarbejde inden for strandbeskyttelseslinjen, ændringer i lokalplaner, kommuneplantillæg.
- Politisk behandling i Københavns Kommune af VVM, lokalplan, kommuneplantillæg, anlægsøkonomi for syd m.v.

Flere af de ovennævnte tiltag skal være afsluttet før en projektering af en stormflodssikring kan påbegyndes. Udgifter til disse tiltag er ikke omfattet af dette budgetnotat.

Målsætning og beskæftigelseeffekt

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 14,4 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 12,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Projektet forventes ibrugtaget marts 2020, hvor implementeringsplan forelægges til politisk behandling.

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
Uddybende analyser og løsningsforslag ”syd”	Anlæg	300	3.700	3.000	1.000		8.000
Uddybende analyser og perspektivforslag ”nord”	Anlæg	100	1.400	2.000	500		4.000
Udgifter i alt		400	5.100	5.000	1.500		12.000

Risikovurdering

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

Projektet omhandler klimatilpasningstiltag med nye typer af projekter. Stormflodssikring er et nyt fagområde, som kommunen ikke tidligere har udført større opgaver omkring, og med denne implementeringsplan sker det i en meget stor skala, nemlig sikring af hele København mod stormflod.

For at kunne løse projektet, vil en del af arbejdet derfor være at afsøge nye løsninger og metoder. Det indebærer, at projektet indeholder et udviklingsarbejde, hvilket er forbundet med en vis risiko. Det gælder både de konkrete tekniske løsninger, men også arbejdet med udvikling af en finansieringsmodel. Der er i dag - med hjemmel i lov om kystbeskyttelse - mulighed for at opkræve bidrag til finansieringen af sikringen hos grundejere m.fl. Loven og den tilhørende praksis giver dog ikke konkrete anvisninger på, hvordan en finansieringsmodel for en storby skal opbygges.

Særligt vedrørende sikring i nord

Der er en usikkerhed knyttet til, hvornår konkretiseringsfasen kan afsluttes med en perspektivplan for nord, da en række oplysninger til denne del af planen vurderes at afhænge af andre udviklingsprojekter, bl.a. oplæg til deponering af overskudsjord. Dette kan fordyre projektet, hvis der sent i konkretiseringsfasen leveres nye oplysninger, der medfører udgifter til supplerende analyser og lignende. Det forudsættes dog, at projektet om deponering er afsluttet i 2019, da konkretiseringsfasen ellers vil forløbe over længere tid end beskrevet i dette budgetnotat.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,0 mio. kr. i perioden 2017-2020.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Uddybende analyser og løsningsforslag ”syd	300	3.700	3.000	1.000		8.000	8.000
Uddybende analyser og perspektivforslag ”nord”	100	1.400	2.000	500		4.000	4.000
Anlægsudgifter i alt	400	5.100	5.000	1.500		12.000	12.000

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat i oktober 2017 og ibrugtaget i marts 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Udviklingsprojektet forventes igangsat	oktober 2017
Forventet afslutning af udviklingsprojektet	Marts 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	x	Valby	Amager Øst	x
Nørrebro	Østerbro	x	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest	x

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



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	



TM45 Afledt drift til anlægsprojekter



Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen har identificeret en række anlægsprojekter fra tidligere vedtagne budgetaftaler m.m., som ikke fik afsat midler til afledt drift. Derudover har Københavns Kommune modtaget gaver som medfører afledt drift, dels i forbindelse med BLOX-projektet og Sankt Annæ Plads af Realdaniafonden og dels i Nordhavn af By og Havn.

Indhold

De afledte driftsmidler skal muliggøre en sikker drift af høj kvalitet, som bl.a. omfatter sikring af legeplads, renhold, toilet drift m.m. Afsættes midlerne ikke, vil forvaltningen foretage en omprioritering af de eksisterende driftsmidler, hvilket vil medføre serviceforringelser af det generelle driftsniveau i byen.

Nye anlæg og opgaver

To toiletter i Nordhavn

Toiletterne er en gave fra By og Havn, som udvikler arealer i Nordhavn. De to toiletter anlægges som københavnertoiletter med handicap toilet og pissoir. I 2018 kan det første toilet idriftsættes for enden af Nordbassinet mellem Kalkbrænderihavnsgade og Gittervej, og det andet toilet ved den modsatte ende af Nordhavnsbassinet kan idriftsættes i 2019. Driftsopgaverne omfatter vedligehold af toiletbygningerne samt daglig rengøring, grafittibekæmpelse og forbrug af sæbe mv.

BLOX-projekter

I forbindelse med BLOX-projektet på Christians Brygge modtager Københavns Kommune som gave fra Realdaniafonden, en cykel- og gangbro fra Christians Brygge til Christianshavn, samt en legeplads og en havnepromenade ved BLOX. Driftsopgaverne omfatter renhold, vinterrenhold, vejebanevedligehold og grøn pleje.

Metroforplads ved Vibenhush Runddel

Metroforpladsen forventes at åbne ultimo 2018. Toilettet er anlagt af Københavns Kommune, men der er ikke afsat driftsmidler til toilettet. Driftsopgaven omfatter almindelig drift af toiletfaciliteterne samt rengøring og forbrug af sæbe med videre.

KMC-areal på Selinevej

Grunden, som ligger på Selinevej, Amager Vest, har været benyttet af KMC til jorddeponi. Depotfunktionen ophører idet deponeringskapaciteten er fuldt udnyttet, og arealet skal derfor overgå til almindelig drift, hvilket medfører driftsudgifter. På en del af arealet bliver der etableret byskov. Driften finansieres fortsat med takstmidler fra jorddeponering, indtil Miljøstyrelsen giver endelig tilladelse til, at arealet kan overgå fra depotdrift til grundejers almindelige drift. Det forventes at ske i løbet af 2017, hvorefter driften skal være skattefinansieret.

Støjledning ved Envelopeparken

Projektet blev aftalt i Overførselssagen 2016-2017 og består af ny hækbeplantning. Der blev ikke afsat varige driftsmidler til vedligeholdelse af hækken.

Belysning i Amager Strandpark

Projektet blev aftalt i Overførselssagen 2016-2017, hvor der ikke blev afsat varige driftsmidler til drift og vedligeholdelse. Projektet består af en forbedret belysning på cykelstien over Amager Fælled fra Axel Heidesgade til Ørestads Boulevard.

Eksisterende anlæg

Carlsberg Stationsforplads

Pladsen er en gave fra Carlsberg, som anlagde pladsen på offentligt areal som led i en udbygningsaftale. 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. Driftsmidlerne er indtil nu finansieret af midler fra den øvrige drift, hvorfor serviceniveauet er lavere end standard.

Husum kunstgræsbane

Driftsbevillingen til Husum kunstgræsbane ophørte med udgangen af 2015, og driftes nu minimalt med midler fra den øvrige drift. Serviceniveauet er derfor lavere end standard.

Sankt Annæ Plads

Sankt Annæ Plads er udvidet og renoveret som en gave fra Realdaniafonden. Der er øget drift forbundet med udvidelsen og med den nye indretning af pladsen, som nu finansieres med midler fra den øvrige drift. Serviceniveauet er derfor lavere end standard.

Økonomi

Der er i alt afledte driftsmidler på 4,4 mio. kr. i 2018, 5,6 mio. kr. i 2019 og 2020 og 5,7 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Projektet har driftsudgifter på i alt 4,4 mio. i 2018, 5,6 mio. i 2019 og 2020 og 5,7 mio. kr. i årligt fra 2021 og frem.

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Afledt drift til anlægsprojekter	Service	4.400	5.600	5.600	5.678	21.318
Udgifter i alt		4.440	5.600	5.600	5.678	21.318

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har driftsudgifter på i alt 4,4 mio. i 2018, 5,6 mio. i 2019-20 og 5,7 mio. kr. i årligt fra 2021 og frem.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt
Toiletter i Nordhavn	300	600	600	600	2.100
BLOX-projekter	1.500	2.200	2.200	2.200	8.100
Metroforplads Vibenhush Runddel	40	200	200	200	640
KMC	900	900	900	900	3.600
Støjledning Enveloppeparken				13	13
Belysning Amager Strandpark				65	65
Carlsberg stationsforplads	400	400	400	400	1.600
Husum kunstgræsbane	800	800	800	800	3.200
Sankt Annæ Plads	500	500	500	500	2.000
Afledte serviceudgifter i alt	4.440	5.600	5.600	5.678	21.318

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Nordhavn, Carlsberg Station, Christians Brygge, Vibenhush Runddel, Sankt Annæ Plads, Husum Park, Selinevej, Ved Stadsgraven.

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med aftalen om modtagelse af anlæggene ved BLOX-projektet er der indgået en særlig 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. Det præcise beløb er endnu ikke aftalt, og eventuelle overskydende midler tilbageføres til kommunekassen.

Der blev til Budget 2013 afgivet 2,6 mio. kr. til drift i 2014 og 2015 af to kunstgræsbaner, herunder Husum kunstgræsbane. Herefter ophørte bevillingen.



TM47 Sikker skolevej på Nordre Frihavnsgade



Baggrund

I aftalen om Overførselssagen 2016-2017 indgik en hensigtserklæring om, at der skal udarbejdes et forslag til etablering af cykelstier på Nordre Frihavnsgade, og at dette skal ske med hensyntagen til kørebanens bredde og gadens parkeringspladser. På Nordre Frihavnsgade ligger Ingrid Jespers Gymnasium, men gaden bruges af mange andre børn, unge og forældre som den primære forbindelsesvej på tværs af bydelen mellem skolerne og hjem. I Budget 2015 blev der afsat 1,5 mio. kr. til en foranalyse og et idékatalog, der havde til formål at undersøge scenarier for Nordre Frihavnsgades fremtidige indretning. Bedre og sikre forhold for cyklister var et af de højest prioriterede ønsker blandt områdets beboere. Mulighederne og konsekvenserne af forskellige cykelforbedringstiltag blev undersøgt, herunder etablering af cykelstier. Dette budgetnotat tager udgangspunkt i foranalysen om en cykelstiløsning fra 2015. I denne blev der også udarbejdet et forslag til, hvordan Nordre Frihavnsgade kan indrettes som cykelgade. Denne løsning er beskrevet i Budgetnotat TM45 Nordre Frihavnsgade som cykelgade.

Indhold

Med budgetnotatet ønskes der midler til etablering af cykelstier i begge sider i hele Nordre Frihavnsgades længde. Cykelstierne vil give større sikkerhed og tryghed for cyklisterne, da cyklisterne i dag kører på ydersiden af parkerede biler sammen med den øvrige trafik.

Mulighederne for etablering af cykelstier skal sammenholdes med gadens funktion som strøggade og de mange butikker og handlendes behov, fremkommeligheden for de øvrige trafikanter og de fysiske muligheder der er, når gaderummets bredde mellem husene er begrænset (18,7-18,9 meter).

Trafikken er størst nærmest Trianglen og Østerbrogade, mens den er mindre i Nordre Frihavnsgades østlige ende mod Østbanegade. Cykeltrafikken udgør den største trafikantgruppe med op til 8.000 pr. hverdagsdøgn, mens bilerne udgør ca. 6.200 pr. hverdagsdøgn.

Undersøgelserne fra 2015 i forbindelse med udarbejdelsen af idékataloget viste, at løsningen med cykelstier og opretholdelse af den dobbeltrettede trafik betyder, at cykelstierne på Nordre Frihavnsgade kan få en bredde på 2,2 meter i hver side, hvilket er under den normale standard i København på 2,5 meter. Samtidig vil en løsning med cykelstie forbedre krydsningsmulighederne for de gående, hvilket er i god overensstemmelse med gadens funktion som strøggade. Hvis der anlægges cykelstier og

den dobbeltrettede trafik skal opretholdes vil 100 bilparkeringspladser blive nedlagt. Parkeringspladserne er beliggende i blå zone og har en belægningsprocent på 78% kl. 12, 98% kl. 17 og 110% kl. 22.

I forhold til den nuværende situation vil anlæggelsen af cykelstier desuden betyde en reduktion af fortovsbredden i begge sider af vejen fra 3,6 meter til 2,8 meter i den ene side og fra 3,7 meter til 2,8 meter i den anden side, samt nedlæggelse af de eksisterende cykelparkeringspladser i gaden, undtagen flexparkeringspladserne ved Ingrid Jespersens Gymnasium.

Kørebanens minimumsbredde på 6,5 meter er dikteret af buskørslen, som ifølge bynet 2019 skal bibeholdes i Nordre Frihavnsgade. Som følge af, at kørebanebredden bliver reduceret skal muligheden for læssezoner, der sikrer bussernes fremkommelighed indtænkes i sidegaderne, hvilket vil kræve yderligere fjernelse af parkeringspladser. Omfanget af dette er ikke undersøgt i forbindelse med idékataloget, men forventes at være ca. 15- 25 parkeringspladser, der skal omdannes til læssezoner med korttidsparkering

Forvaltningen har vurderet, at Nordre Frihavnsgade bør helhedsgenoprettes og at dette vil beløbe sig til 15 mio. kr. Med gennemførelse af projektet ”Sikker skolevej på Nordre Frihavnsgade” til 33,7 mio. kr. vil behovet for helhedsgenopretning bortfalde.

Overordnede målsætninger og effekter

Forslaget er udarbejdet med udgangspunkt i Københavns Cykelsti Prioriteringsplan 2017 – 2025 og vil skabe bedre sikkerhed for cykler, herunder bedre krydsningsmuligheder. Dermed understøtter projektet 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 37,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2021 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,3 mio. kr. i 2021 og på 0,5 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2021.

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
Cykelstier på Nordre Frihavnsgade	Anlæg		1.355	1.930	15.920	14.480	33.685
Afledt drift	Service					100	100
Udgifter i alt						14.580	33.785

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 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der har tidligere kørt sporvogne i Nordre Frihavnsgade, og eventuelle spor fra denne periode vil skulle fjernes og vil derfor kunne påvirke både tidsplan og anlægsomkostninger. Nordre Frihavnsgade er udpeget til at skulle skybrudssikres. På grund af gadens smalle profil og intensive brug skønnes den optimale løsning for skybrudssikringen at være et rør under overfladen. Dette arbejde skal anlægsmæssigt koordineres med en eventuel renovering af Nordre Frihavnsgade. HOFOR er blevet hørt i sagen. Erfaringen viser, at koordinering mellem anlægsprojekter og skybrudssikring kan påvirke tidsplanen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2021 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med nedlæggelse af 100 parkeringspladser i blå zone projektet på 0,3 mio. kr. i 2021 og på 0,5 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		1.355	1.930	2.450	1.010	6.745	6.745*
- Udførsel				13.470	13.470	26.940	
Anlægsudgifter i alt		1.355	1.930	15.920	14.480	33.685	6.745*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift					100	100	
Afledte serviceudgifter i alt					100	100	
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab					270	270	
Afledte serviceudgifter i alt					270	370	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2020 og ibrugtaget juni 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, og kan ikke 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

Tidligere afsatte midler

I Budget 2015 blev der afsat 1,5 mio. kr. til udvikling af et idékatalog for en sanering af gaderummet på Nordre Frihavnsgade.

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



TM48 Flytning til Kraftværksvej – varige driftsmidler til 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 huslejeudgift 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 end 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



9. juni 2017

TM49 Permanent fredeliggørelse af Vester Voldgade



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget har bestilt et budgetnotat om permanent fredeliggørelse af Vester Voldgade. Vester Voldgade har siden 2010 været lukket for gennemkørende bil- og busstrafik fra Vestergade til Strøget grundet metrobyggepladsen samme sted og genåbnes ved Cityringens åbning i 2019. Teknik- og Miljøforvaltningen har analyseret de trafikale og byrumsmæssige forhold, og har på den baggrund udarbejdet en række scenarier for, hvordan Rådhuspladsen fremadrettet kan komme til at fremstå som et samlet hele med Middelalderbyen. Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 22. maj 2017 forvaltningens analyse af de trafikale og byrumsmæssige konsekvenser ved en lukning af Vester Voldgade for biltrafik.

Indhold

For at Rådhuspladsen kan fremstå som et samlet hele med Middelalderbyen, anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen på baggrund af analysen, at Vester Voldgade fredeliggøres permanent ved at lukke for gennemkørende bil- og busstrafik fra Vestergade til Lavendelstræde. Dette vil styrke sammenhængen mellem Rådhuspladsen og Middelalderbyen og sikrer via Vester Voldgade fortsat adgang til Middelalderbyen for den nødvendige ærindekørsel. Der ønskes derfor midler til dels en trafik- og byrumsplan, som skal afdække de konkrete løsningsmuligheder, og dels til den konkrete fredeliggørelse af Vester Voldgade.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker på baggrund af den tidligere fremlagte analyse om fredeliggørelsens konsekvenser, at udarbejde en trafik- og byrumsplan indeholdende en række scenarier og løsningsmuligheder for, at Rådhuspladsen fremstår som et hele med Middelalderbyen. Trafik- og byrumsplanen skal afklare og konkretisere løsningsforslag i forhold til fredeliggørelse af Vester Voldgade, herunder strækning, udformning og anlægsøkonomi samt løsninger til taxi- og busholdepladser.

Der ønskes også midler til selve fredeliggørelsen af Vester Voldgade, herunder de fysiske anlægsarbejder. Konkret ventes strækningen fra Vestergade til Regnbuepladsen ombygget, så det kun er cyklister, der kan gennemkøre denne strækning. Der skal i projektudviklingen, i forbindelse med udarbejdelse af trafik- og byrumsplanen, findes løsninger på placering af holdepladser til taxi og til turistbusser, fx ved at oprette vendeplads eller kørsel ad andre gader, eller holdepladser på andre lokaliteter i lokalområdet. Ombygningerne vil indbefatte signalombygninger/-nedlæggelser, ændringer

i belægnings, etablering af cykelsti og nyt byinventar. De konkrete tiltag afklares i trafik- og byrumsplanen og præciseres i projekteringsfasen.

Den trafikale fredeliggørelse af Vester Voldgade skal ses i sammenhæng med forslaget om udarbejdelse af en Trafikplan for den sydvestlige del af Indre By (TM11 Trafikplan for den sydvestlige del af Indre by). De to tiltag vil supplere hinanden og vil blive planlagt i sammenhæng.

Den permanente fredeliggørelse af Vester Voldgade etableres efter, at Cityringen er åbnet. Det vil sige, at de allerede planlagte anlægsarbejder med at færdiggøre Vester Voldgade gennemføres for ikke at forsinke denne proces. Forvaltningen søger at sammentænke de to projekter. Politiet har foreløbigt været forbeholden overfor løsningen, hvorfor der er risiko for, at den endelige løsning vil komme til at adskille sig fra det forventede.

Overordnede målsætninger og effekter

Forvaltningen vurderer, at en fredeliggørelse af Vester Voldgade vil styrke sammenhængen mellem Rådhuspladsen og Middelalderbyen samt udvikle byliv og byrum ved indgangen til Strøget, Nørre Kvarter og Rådhuspladsen med hensyntagen til, at der fortsat er adgang til boliger og virksomheder i området. Yderligere vil det forbedre tilgængelighed for fodgængere og cyklister mellem Rådhuspladsen og Middelalderbyen samt fremme Vester Voldgade som cykel- og fodgængerprioriteret forbindelse – herunder til den nye broforbindelse over havnen. Endeligt vil en fredeliggørelse forhindre, at Vester Voldgade bruges som genvej for biltrafikken mellem Stormgade og Nørre Voldgade, som det har været tilfældet tidligere, samt understøtte, at Vester Voldgade i Kommuneplan 2015 er klassificeret som bydelsgade, hvorpå gennemkørende bil- og bustrafik skal søges minimeret.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 15,9 årsværk. (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,2 mio. kr. i perioden 2017-2019. Projektet medfører afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2019.

Udover de 12 mio. kr. til en fredeliggørelse af Vester Voldgade inkl. projektering og uforudsete udgifter, som blev nævnt i indstillingen til Teknik- og Miljøudvalget den 22. maj 2017, søges der med dette budgetnotat også midler til en trafik- og byrumsplan, som er en forudsætning for at kunne udarbejde de konkrete løsninger til fredeliggørelsen.

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
Trafik og byrumsplan	Anlæg	300	1.200				1.500
Projektering	Anlæg		1.166	1.555			2.721
Udførsel	Anlæg		1.652	7.290			8.942
Afledt drift	Service				100	100	200
Udgifter i alt		300	4.018	8.845	100	100	13.363

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 %) 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, men da Politiet foreløbig har været forbeholden overfor løsningen, er der risiko for, at den endelige løsning vil komme til at adskille sig væsentligt fra det forventede. Der er derfor afsat 10 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter.

Området er i forbindelse med Cityringen kortlagt og der er derfor begrænsede risici forbundet med anlægsprojektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,2 mio. kr. i perioden 2017-2019. Projektet medfører afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og frem. Der forventes en provenuneutral løsning. Projektet forventes ibrugtaget i august 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Trafik og byrumsplan	300	1.200				1.500	1.500*
- Projektering		1.166	1.555			2.721	2.721*
- Udførsel		1.652	7.290			8.942	
Anlægsudgifter i alt	300	4.018	8.845			13.163	4.221*
<i>Serviceudgifter</i>							
Afledt drift				100	100	200	
Serviceudgifter i alt				100	100	200	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Trafik- og byrumsanalysen forventes igangsat i oktober 2017. Anlægsarbejderne forventes igangsat i august 2018 og ibrugtaget august 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Teknik- og Miljøudvalget har den 22. maj 2017 godkendt forvaltningens trafikanalyse af Vester Voldgade. Selve anlægsarbejderne kan ikke 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

Tidligere afsatte midler

Metroselskabet står for reetablering af den strækning på Vester Voldgade, der er lukket på nuværende tidspunkt. Københavns Kommune medfinansierer allerede ca. 2,75 mio. kr., så strækningen fra Vestergade til Regnbuepladsen etableres som resten af Vester Voldgade.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014		2.750					
Afsatte midler i alt		2.750					



TM50 Helhedsplan for Strøget



Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdede i foråret 2016 et idékatalog for Strøget efter en dialog med gadens forretningsdrivende og brugere. Idékataloget belyser muligheden for at skabe bedre byrum – og dermed et bedre handelsliv – på strækningen mellem Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv. Borgerrepræsentationen vedtog den 10. november 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal udarbejde en *Helhedsplan for Strøget* i forlængelse af det tidligere udarbejdede idékatalog for Strøget

Den 3. april 2017 godkendte Teknik- og Miljøudvalget, at udkastet til helhedsplanen for Strøget blev sendt i offentlig høring. I perioden 5. april til 22. maj 2017 har helhedsplanen været i offentlig høring på Bliv Hørt, Københavns Kommunes digitale høringsportal. Med udgangspunkt i helhedsplanen og de indkomne høringssvar, har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet dette budgetnotat, der indeholder tre forskellige scenarier for, hvordan Strøget kan kvalitetsløftes.

Indhold

Strøget er Københavns livsnerve med alt, hvad det indebærer af byliv, beboelse, erhverv, trafik, trængsel, historie, renhold og nedslidning. Strøget fremstår i dag, på mange måder, som en velfungerende handeleggade, men der er dog en række udfordringer, som står i vejen for at Strøget kan udfolde sit fulde potentiale.

Der er kamp om den begrænsede plads, hvilket udfordrer den offentlige regulering på både gaden og af facaderne. Gadebelægningen fremstår slidt, uensartet og med brudte ledelinjer. Helhedsplanens vigtigste formål er derfor at genoprette Strøget, så gaden fremstår ren, ryddelig og med respekt for bygningernes historie og arkitektur.

Helhedsplanen indeholder en række initiativer (jf. oversigt nedenfor), hvoraf størstedelen kræver finansiering, mens andre kan iværksættes indenfor de eksisterende rammer. Alle initiativer er oplyst nedenfor, men budgetnotatet uddyber kun de initiativer, der forudsætter finansiering.

Udkastet til helhedsplanen for Strøget, der har været i høring, indeholder derudover forslag om at etablere et fuldautomatisk underjordisk cykelparkeringsanlæg på Højbro Plads. Efterfølgende undersøgelser har dog vist, at det er mest hensigtsmæssigt at foreslå andre placeringer i Indre by, hvilket behandles i et særskilt budgetnotat. Helhedsplanens afsnit

om hastighedsdæmpning behandles selvstændigt. Ovennævnte er derfor ikke medtaget som initiativ under Helhedsplan for Strøget.

Ligeledes er et initiativ om, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal have stilladsbannere til udlån udgået, idet det viste sig juridisk vanskeligt at gennemføre. Endelig er initiativerne om begrænsning af langtidsparkering i Middelalderbyen og etablering af flere cykelparkeringspladser/ cykeloprydning i gadeplan udgået, da potentialet heri allerede er afdækket i igangværende indsatser. Udvikling af partnerskaber med erhvervsdrivende om renhold på Strøget er også en igangværende indsats, som ikke uddybes yderligere i dette notat.

Initiativ / Scenarie	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Designmanual for Strøget	X	X	X
Mere og bedre renhold	X	X	X
Øget dialog om overholdelse af regler for gadesalg og udeservering*	X	X	X
Flere cykelparkeringspladser – og oprydning**	X	X	X
Mere tilsyn med cykeltaxa*	X	X	X
Bedre vejvisning – skiltning	X	X	X
Flere grønne områder fx ved Helligåndskirken		X	X
Strøggets indgange markeres tydeligere		X	X
Renovering af Vimmelskaftet		X	X
Bedre belysning		X	X
Bedre belysning inkl. dekorative elementer			X
Underjordiske affaldsskakter			X
Ny belægning			X

*Kræver ikke ny finansiering

** Indsats er allerede igangsat ift. oprydning. Det er tidligere vurderet, at der ikke er mulighed for yderligere cykelparkering på Strøget

Med udgangspunkt i ovenstående præsenteres indsatserne i tre scenarier. Scenarie 1 er basisscenariet, mens scenarie 2 og 3 bygger oven på scenarie 1.

Scenarie 1:

Designmanual (0,7 mio. kr. i anlæg)

Strøget fremstår i dag som en velfungerende handelsgade med en egenart baseret på et meget varieret udtryk i form af bygninger fra forskellige historiske stilperioder. Med de mange butikker i stueetagen, endog nogle steder også på anden og tredje sal, indtages bygningernes facader ofte af butiksfacader og reklamer, skiltning samt andet, der ikke stemmer overens med bygningernes oprindelige arkitektur.

Formålet med initiativet er at udvikle en designmanual med retningslinjer for facadeforløb, belysning og kantzoner, samt retningslinjer for vurdering af ansøgninger om facader, skiltning mv. indenfor rammerne af den gældende lokalplan. Herudover skal designmanualen give et overblik over særlige bevaringsværdige bygninger og reguleringen af disse.

Det forudsættes, at retningslinjerne bliver til efter dialog med borgerne via lokaludvalget og handelsstandsforeninger, interesseorganisationer, grundejere mm.

Der søges midler dels til projekt- og procesledelse, dels til ekstern konsulentbistand, der skal indsamle kortlægning og analyser af arkitektur, egenart og byliv. Herudover skal

midlerne dække facilitering af omverdensinddragelse, og formulering af principper for facadeudtryk samt brug og indretning af kantzoner.

Mere og bedre renhold (6,1 mio. kr. i serviceudgifter til materiel og 3,3 mio. kr. i varig serviceudgifter)

Strøget er et af de mest befærdede steder i byen, og derfor kræver Strøget en intensiv renholdelsesindsats. Det gælder særligt i de timer, hvor menneskemængden ikke er på sit højeste – det vil sige tidligt om morgenen, inden butikkerne åbner og igen om aftenen, når butikkerne er lukket. Derfor foreslås nedenstående initiativer, som forudsætter indkøb og opsætning af materiel i 2018 og 2019:

- **Øget renholdelsesindsats** En øget renholdelsesindsats iværksættes, hvor to medarbejdere renholder med fejmaskine i tidsrummet 5.30 til 9.30 og igen fra 19.00 til 23.00 alle ugens dage hele året. Desuden iværksættes en ekstra indsats lørdag og søndag, hvor der tilføres medarbejderressourcer på tre timer begge dage for vask af belægningen på Strøget og de store tilhørende pladser.
- **Bedre og pænere affaldskurveløsning** Der er pt. to affaldsløsninger på Strøget – den almindelige københavnerkurv og posestativer. Det foreslås at udskifte alle Strøgets 63 affaldskurve/ posestativer med en komprimerende affaldskurv med indbygget askebæger. Desuden suppleres der med 10 nye placeringer på strækningen fra Amager Torv til Kgs. Nytorv, hvor der mangler affaldskurve. De komprimerende affaldskurve har en større kapacitet, og indsatsen vil derfor minimere udfordringen med overfyldte affaldskurve langs Strøget. Ens affaldskurve på hele Strøget vil højne det æstetiske udtryk. En ny type affaldskurv vil blive afprøvet på Strøget i 2018, og vil være klar til opsætning i fuld skala pr. 1. april 2019.

Dette forslag overlapper med et initiativ foreslået i nattelivsplanen, som indebærer en udskiftning af ca. 2/3 af affaldskurvene på Strøget med komprimerende affaldskurve i 2019. Udgifterne til nærværende initiativ vil blive reduceret, hvis initiativet i nattelivsplanen vedtages.

- **Forundersøgelse: Optimering af fugerne i belægningen på Strøget** Fugerne på Strøget er mange steder i dårlig stand pga. den hyppige fejning etc. En optimering af fugerne, vil lette renholdelsen, og vil desuden gøre Strøget mere sikkert at færdes på, når der ikke er løse fliser man kan snuble over. Der findes på nuværende tidspunkt ikke en løsning på problemet med manglende fugemateriale i brolægninger. Derfor vil en del af forundersøgelsen indeholde etablering og evaluering af to prøvefelter, hvor der testes forskellige typer fugemateriale. Dette med henblik på at vælge en langtidsholdbar løsning, som kan modstå belastningen på Strøget. Derudover afdækker forundersøgelsen problemets omfang og økonomi. Hvis belægningen på Strøget udskiftes, vil initiativet med nye fuger ikke være relevant.

Bedre vejvisning – skiltning (0,1 mio. kr. i anlæg og 0,01 mio. kr. i årlige serviceudgifter)

Det foreslås, at der opsættes informationstavler ved indgangen til Strøget fra henholdsvis Rådhuspladsen og Kongens Nytorv og eventuelt andre strategiske steder omkring Strøget. Et hensigtsmæssigt antal vil være 6 – 7 tavler. Informationstavlerne bliver af samme størrelse og design som informationstavler i Fælledparken, hvilket er i overensstemmelse med den eksisterende turistskiltning omkring Strøget. Formålet med tavlerne er, at man kan få vejvisning til seværdigheder, kommunale toiletter med opsyn m.v. i det nærmest

beliggende område i forhold til de enkelte tavler. Tavlerne udføres af Smedeværkstedet og udgiften hertil inkl. opsætning vil udgøre 0,1 mio. kr.

Scenarie 2:

Scenarie to indeholder alle indsatsen i scenarie 1 samt følgende indsatsen:

Flere grønne områder (0,25 mio. kr. i anlæg)

Det grønne ved Strøget og dens nærområde knytter sig i dag til kirker, pladser og kanaler, og består primært af karakterfulde træplantninger, som giver ro og kontrast til de tætte og travle gader og stræder. Strøget er så smalt og travlt, at det er vanskeligt at lave nyt grønt i gadeløbet. Der er derfor behov for at se bredt på muligheder for, hvordan oplevelsen af grønt på Strøget kan styrkes.

Der ønskes midler til en dispositionsplan, der samordner oplevelsen af det grønne langs med Strøget og Strøgets nærområde. Planen vil indeholde forslag til hvad, der kan etableres af ny bynatur, samt hvordan, der skal passes på det eksisterende grønne. Planen skal også - ved inddragelse af private aktører - belyse, hvordan private grønne byrum og gårdhaver kan åbnes mere op i samarbejde med private, fx ved Helligåndskirken.

Strøgets indgange markeres tydeligere (3,9 mio. kr. i anlæg og 0,06 mio. kr. i årlige serviceudgifter)

Strøgets to primære indgange ved henholdsvis Rådhuspladsen og Kongens Nytorv er i dag markeret i belægningen med Københavns byvåben. Det er erfaringen, at denne markering ofte overses.

Der søges midler til dels afholdelse af en konkurrence om udvikling af en markering, der skal understrege indgangene til Strøget fra henholdsvis Rådhuspladsen og Kongens Nytorv og dels til det konkrete anlæg af markeringerne på baggrund af konkurrencen. Der kan også indgå belysning, hvis markeringen skal være synlig udover i dagtimerne.

Renovering af Vimmelskaftet (1,4 mio. kr. i anlæg, 0,035 mio. kr. i årlige serviceudgifter)

Strøget er kendetegnet ved at forbinde en række store og små pladser. Livet på pladserne tilbyder Strøgets brugere en varieret kulturel og rekreativ oplevelser, der i samspil med de mange butikker og caféer udgør Middelalderbyens nerve.

Især den lille plads, der ligger på hjørnet af Vimmelskaftet og Skoubogade, har potentiale til at blive et opholdssted på Strøget. Det foreslås derfor at foretage en række byrumsforbedrende tiltag, hvor bl.a. byinventar, belægninger, bedre belysning og træplantning indgår.

- Pladsen får en samlet ny belægning i stedet for den røde belægning, der i dag som rester præger dele af pladsen.
- Der kan plantes et eller to træer, da pladsen er det eneste sted på Strøget, hvor der er mulighed for at plante ekstra træer. Flere træer vil dog begrænse mulighederne for spontant byliv med musik eller salgskoder. Der kan til gengæld etableres flere siddepladser og dermed skabes en ny oase på Strøgets hektiske stræk.
- Der opsættes en rund bænk omkring lindetræet for på den måde at minimere den nuværende cykelparkering omkring det flotte træ. Derudover tilføres pladsen belysning for at understøtte en tryk og smuk pladsdannelse.

Bedre gadebelysning på Strøggaden (2,1 mio. kr. i anlæg)

Belysningen på Strøget er ensformig - dog med forskellige armaturer på fx Gammeltorv/Nytorv. Der er både standere og gadelamper, som hænger højt over gaden og giver en jævn og svag belysning. Belysningen tager dermed ikke højde for, at det er en gågade, og belysningen på Strøget er derfor i høj grad defineret af det lys, der er i butikkerne. Den generelle belysning bidrager ikke til at skabe forskellige zoner, nedslag eller oplevelser langs gaden.

Det foreslås, at der etableres ny grundbelysning på Strøggaden (Strøgets pladser indgår ikke) dvs. udskiftning af de eksisterende armaturer til nye, samt justering af antal armaturer og wireanlæg ift. belysningsbehov på gaden. Anlægsudgift 2.110.000 kr.

Scenarie 3:

Scenarie 3 indeholder alle indsatser i scenarie 1 og 2 med undtagelse af bedre belysning og derudover følgende indsatser:

Bedre gadebelysning og dekorative elementer på Strøggaden (3,7 mio. kr. i anlæg og 0,4 mio. kr. i drift)

Belysningsforlaget i scenarie 3 indeholder mulighed for hel ny belysningsløsning på Strøggaden (dvs. Strøgets pladser indgår ikke) med eksempelvis effektbelysning på særligt udvalgte steder på strækningen. Anlægsmidler 3.720.000 kr., samt varig drift på 350.000 kr. Forslaget erstatter belysningsforlaget i scenarie 2.

Forundersøgelse: Underjordiske affaldsskakter (0,5 mio. kr. i anlæg)

Der ønskes midler til en forundersøgelse, der kan belyse mulighederne for på sigt at etablere underjordiske affaldsskakter på Strøget. Underjordiske affaldsskakter på Strøget vil reducere behovet for tømning af affaldskurve på Strøget væsentligt, og vil på denne måde reducere driftsindsatsen i forhold til affaldskurve. Underjordiske affaldsskakter har en væsentlig kapacitet og der er derfor ikke problemer med overfyldning forbundet med disse. Kapaciteten ved nedgravede løsninger formodes at være endnu større end ved komprimerende affaldskurve. Hertil kommer muligheden for, at nedgravede containere vil kunne kombineres med diskrete overjordiske kurve, som i højere grad vil kunne indpasses i Strøgets æstetik, end almindelige- og komprimerende affaldskurve.

Forundersøgelse: Ny belægning på hele Strøget (1,2 mio. kr. i anlæg)

Belægningen på Strøget fremstår i dag som en belægning af lav kvalitet, og med tiden er den kommet til at fremstå slidt og beskidt. Da en fornyelse af belægningen er meget kompliceret og dyr og med mange modsatrettede interesser, tager dette budgetnotat udgangspunkt i behovet for en forundersøgelse og en omverdensinddragelsesproces, inden en endelig beslutning om ny belægning kan tages. Herudover bør forundersøgelsen omfatte en inddragelse af Strøgets mange interessenter, som har ønsker til indretning og design af en ny belægning.

Erfaringerne for omlægningen af Købmagergade viser, der er mange risici forbundet med at renovere og forny belægning på gaderne i Middelalderbyen, og at de kan påvirke tidsplan og økonomi. Risiciene vil kunne reduceres ved gennemførelse af en forundersøgelse af særlig geotekniske forhold i undergrunden, historiske og arkæologiske undersøgelser, tekniske krav til belægning f.eks. bæreevne og tilgængelighed for alle. Gennemførelsen af forundersøgelsen bør koordineres med den eventuelle gennemførelse af mulige aktiviteter vedrørende Vester Voldgade, hastighedsdæmpning, samt Metro Cityringens ibrugtagning i 2019.

På baggrund af ovennævnte vil forvaltningen i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2020 kunne fremlægge resultatet af forundersøgelsen.

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen er et kvalitetsløft af Strøget, så gaden cementeres som hele Danmarks hovedhandelsgade. Løftet skal ske ved at sikre højere standard for oprydning, renhold og facadeudformning, så Strøget kommer til at fremtræde med en samlet karakter, grønnere og mere velordnet.

Økonomi

Den samlede økonomi for hvert af de 3 scenarier fremgår nedenfor:

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af scenarie 3 tilføres afledte driftsudgifter på 5,9 mio. kr. i 2018, 6,7 mio. kr. i 2019 og 3,3 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 1 – Scenarie 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
<i>Designmanual</i>	Anlæg	200	470				670
<i>Mere og bedre renhold</i>	Service		5.938	6.683	3.279	3.279	19.179
<i>Bedre vejvisning – skiltning</i>	Anlæg		100				100
<i>Bedre vejvisning – skiltning</i>	Service			10	10	10	30
Udgifter i alt		200	6.508	6.693	3.289	3.289	19.979

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,4 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af scenarie 3 tilføres afledte driftsudgifter på 5,9 mio. kr. i 2018, 6,8 mio. kr. i 2019 og 3,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 2 – Scenarie 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
<i>Designmanual</i>	Anlæg	200	470				670
<i>Mere og bedre renhold</i>	Service		5.938	6.683	3.279	3.279	19.179
<i>Bedre vejvisning – skiltning</i>	Anlæg		100				100
<i>Bedre vejvisning – skiltning</i>	Service			10	10	10	30
<i>Flere grønne områder</i>	Anlæg	50	200				250
<i>Strøgets indgange markeres tydeligere</i>	Anlæg	500	2.200	1.200			3.900
<i>Strøgets indgange markeres tydeligere</i>	Service			60	60	60	180
<i>Renovering af Vimmelskiftet</i>	Anlæg		1.400				1.400
<i>Renovering af Vimmelskiftet</i>	Service			35	35	35	105
<i>Bedre gadebelysning</i>	Anlæg		2.110				2.110
Udgifter i alt		750	12.418	7.988	3.384	3.384	27.924

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,3 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af scenarie 3 tilføres afledte driftsudgifter på 5,9 mio. kr. i 2018, 7,1 mio. kr. i 2019 og 3,7 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 3 – Scenarie 3: 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
<i>Designmanual</i>	Anlæg	200	470				670
<i>Mere og bedre renhold</i>	Service		5.938	6.683	3.279	3.279	19.179
<i>Bedre vejvisning – skiltning</i>	Anlæg		100				100
<i>Bedre vejvisning – skiltning</i>	Service			10	10	10	30
<i>Flere grønne områder</i>	Anlæg	50	200				250
<i>Strøgets indgange markeres tydeligere</i>	Anlæg	500	2.200	1.200			3.900
<i>Strøgets indgange markeres tydeligere</i>	Service			60	60	60	180
<i>Renovering af Vimmelskaftet</i>	Anlæg		1.400				1.400
<i>Renovering af Vimmelskaftet</i>	Service			35	35	35	105
<i>Bedre gadebelysning og dekorative elementer</i>	Anlæg		3.720				3.720
<i>Bedre gadebelysning og dekorative elementer</i>	Service			350	350	350	1.050
<i>Underjordiske affaldsskakte</i>	Anlæg		500				500
<i>Forundersøgelse: Ny belægning</i>	Anlæg	300	900				1.200
Udgifter i alt		1.050	15.428	8.338	3.734	3.734	32.284

Hvis der afsættes midler til ovenstående indsatser for Strøget, vil disse skulle koordineres med indsatserne i Nattelivsplanen, og indsatser i forhold til hastighedsdæmpning, der indgår i særskilte budgetnotater.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret. Der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter for nogle initiativer (Strøgets indgange, renhold ift. komprimerende affaldskurve, belysning), mens der for andre initiativer ikke er nødvendigt med midler til uforudsete udgifter (forundersøgelse af ny belægning, skilte og vejvisning, Vimmelskaftet, grønt ved strøget, designmanual, forundersøgelse ift. underjordiske affaldsskakter)

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 4 – Scenarie 1

Udgifter (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Designmanual	200	470				670	670
Bedre vejvisning – skiltning		100				100	100
Anlægsudgifter i alt	200	570				770	770
<i>Serviceudgifter</i>							
Mere og bedre renhold		5.938	6.683	3.279	3.279	19.179	
Bedre vejvisning – skiltning			10	10	10	30	
Serviceudgifter i alt		5.938	6.693	3.289	3.289	19.209	

Tabel 5 – Scenarie 2

Udgifter (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Designmanual	200	470				670	670
Bedre vejvisning – skiltning		100				100	100
Flere grønne områder	50	200				250	250
Strøgets indgange markeres tydeligere	500	2.200	1.200			3.900	3.900
Renovering af Vimmelskiftet		1.400				1.400	1.400
Bedre gadebelysning		2.110				2.110	2.110
Anlægsudgifter i alt	750	6.480	1.200			8.430	8.430
<i>Serviceudgifter</i>							
Mere og bedre renhold		5.938	6.683	3.279	3.279	19.179	
Bedre vejvisning – skiltning			10	10	10	30	
Strøgets indgange markeres tydeligere			60	60	60	180	
Renovering af Vimmelskiftet			35	35	35	105	
Serviceudgifter i alt		5.938	6.788	3.384	3.384	19.494	

Tabel 6 – Scenarie 3

Udgifter (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Designmanual	200	470				670	670
Bedre vejvisning – skiltning		100				100	100
Flere grønne områder	50	200				250	250
Strøgets indgange markeres tydeligere	500	2.200	1.200			3.900	3.900
Renovering af Vimmelskiftet		1.400				1.400	1.400
Bedre gadebelysning og dekorative elementer		3.720				3.720	3.720
Underjordiske affaldsskakte		500				500	500
Forundersøgelse: Ny belægning	300	900				1.200	1.200
Anlægsudgifter i alt	1.050	9.490	1.200			11.740	11.740
<i>Serviceudgifter</i>							
Mere og bedre renhold		5.938	6.683	3.279	3.279	19.179	
Bedre vejvisning – skiltning			10	10	10	30	

Strøgets indgange markeres tydeligere			60	60	60	180	
Renovering af Vimmelskaftet			35	35	35	105	
Bedre gadebelysning og dekorative elementer			350	350	350	1.050	
Serviceudgifter i alt		5.938	7.138	3.734	3.734	20.544	

Tabel 7 – Tidsangivelse

Tidsangivelser for de enkelte initiativer er indsat nedenfor

Designmanual

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

Øget renhold på Strøget og underjordiske affaldsskakter

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

Bedre belysning og dekorative elementer

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2019

Strøgets indgange

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

Bedre vejvisning og skiltning

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

Renovering af Vimmelskaftet

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

Forundersøgelse af ny belægning på Strøget

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Forundersøgelsen forventes igangsat	November 2017
Forundersøgelsen forventes afsluttet	December 2018

Grønt ved Strøget

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017

Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Notatet har 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		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM54 Færdiggørelse af projekter fra Parkeringsaftale 2011



Baggrund

Dette budgetnotat omhandler de resterende initiativer fra Parkeringsaftale 2011, som forventes at have et merforbrug i forbindelse med færdiggørelse.

Indhold

1. Matrikulær udskillelse af overtagne vejarealer (5,8 mio. kr.)

Der blev med P-aftale 2011 vedtaget en indsats, som skal sikre korrekt matrikulering af parkeringsarealer og matrikulering af overtagne veje. Afslutningen af de gamle udskillelsessager er forankret i Teknik- og Miljøforvaltningens matrikelteam og sagsudarbejdelsen sker i samspil med Geodatastyrelsen.

Processen indebærer, at alle ændringer skal registreres i matriklen under Geodatastyrelsen. Fra en sag indsendes til Geodatastyrelsen, til den er registreret, går der på nuværende tidspunkt ca. fire måneder mod tidligere ca. to uger. Når sagen registreres, opdateres kortet og der kan trækkes et nyt kort til udarbejdelse af en ny sag. Der er mange landinspektørfirmaer, der arbejder i København og derfor trækker matrikelkort, hvilket betyder, at mange ”konkurrerer” om at lægge beslag på det opdaterede matrikelkort. Sagerne kan derfor trække ud.

Københavns Kommunes ejendomsret til de overtagne vejarealer skal sikres ved at vejarealerne udskilles i matriklen. Opgaven vil ikke kunne løftes indenfor den pågældende enheds nuværende driftsramme. Såfremt der ikke afsættes midler, kan forvaltningen derfor ikke færdiggøre udskillelsen af de overtagne arealer, hvilket vil indebære en risiko i forhold til sikringen af kommunens ejendomsret til de berørte arealer.

2. Etablering af erstatningsparkeringspladser, blå zone (2,4 mio. kr.)

Der blev med P-aftale 2011 vedtaget en pulje til finansiering af erstatningspladser i blå zone som følge af nedlagte pladser. De 12,5 mio. kr. i puljen er frigivet i BR 26. januar 2012, pkt. 22. Der er indtil nu etableret 69 erstatningspladser til en stykpris af 57.246 kr. og der resterer 9,0 mio. kr. i puljen.

Færdiggørelsen af initiativet afventer, at der etableres 76 erstatningspladser som følge af nedlagte pladser i området omkring Sdr. Boulevard. Beslutningen om de 76 erstatningspladser er truffet i BR den 24. januar 2013, og der blev disponeret 3,8 mio. kr.

til etablering af de 76 pladser (50.000 kr. pr plads). Da samtidige initiativer om etablering af skråparkeringspladser har betydet, at de nemmeste og billigste pladser er blevet anlagt, gør manglen på umiddelbare løsninger anlægsudgiften for de 76 erstatningspladser dyrere.

Forvaltningen estimerer, at der er brug for at anvende hele puljen til erstatningspladser i blå zone (9,0 mio. kr.) samt yderligere 2,4 mio. kr. for at kunne færdiggøre de 76 erstatningspladser. Anlægsudgiften for de 76 pladser bliver dermed samlet 11,4 mio. kr. svarende til en stykpris på 150.000 kr. pr plads.

Erstatningspladserne skal findes indenfor blå zone, og det forventes, at kun er muligt at anlægge få erstatningspladser i umiddelbar nærhed af Sdr. Boulevard.

Såfremt der ikke afsættes midler, vil forvaltningen kun kunne etablere det antal pladser, som de resterende 9,0 mio. kr. i puljen muliggør. Det svarer til ca. 60 pladser til 150.000 kr. stykket.

3. Digitaliseringsprojektet på parkeringsområdet (4,3 mio. kr.)

Der blev i udmøntningen af P-aftale 2011 vedtaget en samlet løsning for digitalisering af betalingsparkerings (BR 9. oktober 2014) som erstatning for overgang til udelukkende at have mobilbetaling på parkeringsområdet, der ikke kunne realiseres. Den nye parkeringsløsning er taget i brug i april 2016, men forvaltningen estimerer at færdiggørelsen af digitaliseringsprojektet vil medføre en merudgift på 4,3 mio. kr. i 2017. Årsagerne til den forventede merudgift er uddybet nedenfor.

Øget tidsforbrug på integration mellem fagsystemer og nyt økonomisystem

Det nye sagsbehandler- og afgiftshåndteringssystem er fuldt funktionsdygtigt, men der udvikles og fejlrettes løbende, når brugerne støder på udfordringer og uhensigtsmæssigheder. Der har været nedsat en tværgående projektgruppe i kommunen med henblik på at klargøre fagsystemets integration til kommunens nye økonomisystem. Forvaltningen har samtidig et samarbejde med Koncern IT om den endelige sikkerhedsgodkendelse af de nye parkeringssystemer.

Justeringer for at optimere driftsstabiliteten i de nye parkeringssystemer

En høj driftsstabilitet i parkeringssystemerne er afgørende for en sikker og stabil drift på parkeringsområdet. Forvaltningen har på baggrund af de hidtidige driftserfaringer vurderet, at der er behov for enkelte justeringer. Park and Rights Service (PRS) modtager alle data om betalingsparkerings fra parkeringsbutikken, mobilbetalingsleverandører og p-automater og besvarer opslag fra parkeringsvagter og scannerbiler om betalingsparkerings. For at understøtte en høj driftsstabilitet i PRS ønskes en ny løsning for, hvordan PRS lagrer data om betalingsparkerings. Justeringen vil samtidig understøtte en samlet sikkerhedsgodkendelse af de nye parkeringssystemer hos Københavns Kommunes Koncern IT, hvilket er en forudsætning for den fortsatte drift af systemerne.

Herudover ønskes en række mindre tilpasninger i kontroludstyret til parkeringsvagterne med mere. Samtidig opgraderes de eksisterende parkeringsautomater til nyere software, som er udviklet til ny gul betalingszone.

Såfremt der ikke afsættes midler, vil færdiggørelsen af digitaliseringsprojektet som udgangspunkt skulle håndteres ved kompenserende besparelser inden for driftsbudgettet i 2017 i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 12,3 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,5 mio. kr. i perioden 2017-2019. Digitaliseringsprojektet forventes ibrugtaget i december 2017. Matrikuleringsprojektet forventes ibrugtaget juli 2019. Etablering af 76 erstatningspladser forventes ibrugtaget december 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
Matrikulær udskillelse af overtagne vejarealer	Anlæg	4.383	1.000	400			5.783
Etablering af 76 erstatningsparkeringspladser	Anlæg		2.388				2.388
Digitaliseringsprojektet på parkeringsområdet	Anlæg	4.285					4.285
Udgifter i alt		8.668	3.388	400			12.456

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 ikke at kunne opnå effektiviseringsbesparelser. Anlægsanalysens tiltag er baseret på andre elementer, end de, der er bragt i anvendelse i de nævnte projekter, og derfor ikke relevant her. Denne effektivisering er derfor ikke indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,5 mio. kr. i perioden 2017-2019. Digitaliseringsprojektet forventes ibrugtaget i december 2017. Matrikuleringsprojektet forventes ibrugtaget juli 2019. Etablering af 76 erstatningspladser forventes ibrugtaget december 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Matrikulær udskillelse af overtagne vejarealer	4.383	1.000	400			5.783	5.783*
Projektering og udførsel af 76 erstatningspladser		2.388				2.388	2.388*
Færdiggørelse af digitaliseringsprojekt	4.285					4.285	4.285*
Anlægsudgifter i alt	8.668	3.388	400			12.456	12.456*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet om matrikulær udskillelse af overtagne vejarealer forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget juli 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2017

Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2019
----------------------------------	-----------

Anlægsprojektet om 76 erstatningspladser forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget december 2018.

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

Anlægsprojektet om færdiggørelse af digitalisering forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget december 2017.

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

Øvrige tekniske oplysninger

De tre initiativer kan færdiggøres 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

Tidligere midler til de tre initiativer er udmøntet fra parkeringsstrategiens anlægsramme:

- Matrikulær udskillelse af overtagne vejarealer (9 mio. kr. i 2011 p/l)
- Pulje til erstatningspladser, blå zone (12,5 mio. kr. i 2011 p/l)
- Digitalisering af parkeringsområdet (37,954 mio. kr. i 2014 p/l)



TM55 Screening og foranalyse af festivalplads

Baggrund

Et af initiativerne i handleplanen for nedbringelse af gener fra nattelivet, er etablering af en festivalplads til store arrangementer. I protokolbemærkningen til Borgerrepræsentationens behandling den 27. april 2017 af handleplanen for nedbringelse af gener fra nattelivet, blev der af Socialdemokratiet, Enhedslisten, Det Radikale Venstre, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti, peget på Kløverparken, som et oplagt sted at placere en festivalplads.

Forslaget om et festivalplads skal også ses i sammenhæng med den løbende dialog, der er mellem festivalarrangører og Kultur- og Fritidsforvaltningen. Flere af initiativtagerne peger på, at der er behov for en festivalplads på omkring 100.000 m², hvoraf den største del skal være et sammenhængende område med det formål at give plads til store koncerter. Blandt dem, der har udtrykt ønske om noget sådant, er Live Nation, der blandt andet står bag festivalen Copenhell.

Indhold

Med budgetnotatet ønskes der midler til at gennemføre en screening af muligheder og konsekvenser ved forskellige placeringer af en festivalplads. I en sådan screening indgår både planlægnings- og miljømæssige forhold og fordele/udfordringer set med kulturelle og planlægningsmæssige briller. Blandt de placeringsmuligheder, der ses nærmere på er Kløverparken. Det vurderes ikke, at Kløverparken er det bedst egnede sted til en festivalplads. Dette skyldes den risikovurdering der er lavet i forbindelse med lokalplanprocessen for Kløverparken. Kløverparken kan opdeles i flere zoner. En 'indre del' mod Raffinaderivej, der kun er omkring 42.000m², som svarer til cirka en tredjedel af det areal, der er i Valbyparken, som bruges til Grøn Koncert, og en ydre del, der er betydeligt større. Der er dog udfordringer, fx miljømæssigt, ved en placering i Kløverparken nær Prøvestenen, hvor der er placeret risikovirkninger. Dette gælder især i den ydre del, hvor det, på baggrund af den udførte risikovurdering, vurderes at dette areal ikke kan benyttes til festivalplads. Det foreslås derfor, at der med screeningen også afsøges andre mulige placeringer for en festivalplads.

Herudover gennemføres en foranalyse sideløbende med screeningen. Foranalysen skal afklare, hvad en festivalplads skal kunne samt scenarier for, hvordan den kan udformes og etableres. Det skal fx kortlægges, om der kan sikres en hensigtsmæssig logistik omkring koncerterne, og hvilke fordele og udfordringer interessenterne ser ved de forskellige placeringer. Der vil også blive set på, i hvilket omfang en festivalplads kan spille sammen med andre kommunale faciliteter som fx idrætsanlæg, indendørs koncertsteder samt muligheder for servering og overnatning.

Foranalysen skal også afdække miljømæssige forhold, og der skal som led heri for ét areal foretages en risikovurdering i forhold til placering af eventuelt nærliggende risikovirkninger. Endvidere skal foranalysen afdække trafikale forhold som ankomst og adgangsveje og påvirkning af vejnettet, eventuelle udfordringer i forbindelse med etablering af en festivalplads, behov for eventuelle sikkerheds- og terrorsikringsforanstaltninger samt omkostninger forbundet med etableringen og drift.

Resultatet af foranalysen og screeningen indeholder både forslag til placering af en festivalplads samt forslag til etablering og indretning af festivalpladsen, inklusiv et robust

økonomisk overslag på udgifter til anlæg og drift. Dette forventes forelagt til politisk behandling i foråret 2018 med henblik på, at midlerne til etablering af en festivalplads kan indgå i forhandlingerne om Budget 2019.

Overordnede målsætninger og effekter

Der er to målsætninger med etablering af en ny festivalplads. Målet er dels, at så få som muligt oplever gener fra store arrangementer i byen ved at afholde dem på steder uden nærtliggende beboelse, dels at imødekomme politiske målsætninger om København som en storby med kant og plads til begivenheder af international karakter – også når det gælder udendørs koncerter. Endvidere kan en velfungerende festivalplads være med til at tiltrække flere store arrangementer til København. Initiativet understøtter indsatsen i Fællesskab København om en bedre hverdag i byrummet samt målsætningen om, at et flertal af københavnere oplever, at byen har kant.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,4 mio. kr. i perioden 2017-2018. Foranalysen forventes afsluttet april 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
Foranalyse af festivalplads	Anlæg	200	1.200				1.400
Udgifter i alt		200	1.200				1.400

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, da der er tale om foranalyser og screeninger, der kan tilrettelægges efter den afsatte sum, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Der er dog en tidsmæssig risiko forbundet med projektet, da foranalysen er delvist afhængig af screeningen og de potentielle placeringer, der findes her. Afhængig af, om der findes to eller fem mulige placeringer, som skal screenes og vurderes, kan det betyde en tidsmæssig forskydning af projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,4 mio. kr. i perioden 2017-2018. Foranalysen forventes afsluttet april 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Foranalyse af festivalplads	TMU	100	800				900	900*
- Foranalyse af festivalplads	KFU	100	400				500	500*
Anlægsudgifter i alt		200	1.200					1.400*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat november 2017, hvorefter resultatet af screeningen og foranalysen forventes fremlagt til politisk behandling i april 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2017
Foranalysen forventes igangsat	November 2017
Foranalysen forventes afsluttet	April 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og foranalysen kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da der er tale om en stjernemarkeret anlægsbevilling.

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 ikke tidligere givet midler til formålet.



TM72 Nordvestpassagen



Baggrund

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. marts bestilte udvalget et budgetnotat om Nordvestpassagen. Der er tidligere bevilliget 37,0 mio. kr. til Nordvestpassagen. 22,0 mio. kr. er imidlertid blevet omdisponeret til bro over Folehaven (BR, 26. maj 2016) og de resterende midler er efterfølgende omdisponeret til tiltag i Mimersparksen (BR, 30. marts 2017). Der er derfor behov for en ny bevilling til Nordvestpassagen, hvis projektet skal gennemføres.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder tre scenarier for Nordvestpassagen, som skal være en tryk cykel- og gangforbindelse fra Lygten via Fyrbødervej under banelegemet og gennem Mimersparksen og Mjølnerparken til Superkilen, uden at rampeforløbet nedsætter Mimersparksens rekreative værdi.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udover de tre scenarier i dette budgetnotat tidligere undersøgt andre løsninger på begge sider af banen herunder bedre rampeføring på Bispebjergsiden, forskellige muligheder i Mimersparksen, en underføring tættere på Bispebjerg Station, stejlere ramper, trapper og elevatorer i stedet for ramper. Alle tre scenarier lever op til vejreglernes standarder samt Københavns kommunes handicappolitik med let fremkommelige ramper. Fælles for de tre scenarier er ligeledes, at en rampe på Fyrbødervej kræver omlægning af adgangsveje og en mindre arealoverdragelse, hvilket er fordyrende. For scenarie to og tre kræver rampen mod Lersøparken kraftige terrænmure på begge sider. Mod banen skal terrænmuren godkendes af Banedanmark, og på Bispebjergsiden skal terrænmurene dimensioneres til kommende byggeri.

Scenarie 1. Smal tunnelloøsning med integreret rampe i Mimersparksen og en cykel- og fodgængerrampe på Fyrbødervej (56,7 mio. kr. i anlæg)

Dette forslag indeholder en smal tunnelloøsning under banelegemet med en tilgængelig cykel- og fodgængerrampe på hver side. På Bispebjergsiden af tunnelen er der en trappe, der skaber adgang til den eksisterende sti mod Lersøparken. I Mimersparksen sænkes en del af terrænet omkring rampen. Mimersparksen bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken. Løsningen vurderes at have mindre gode oversigtsforhold ved passage af tunnelen og vil forekomme utryk for mange. Den vurderes derfor ikke at have den ønskede effekt på sammenbindingen af eller trygheden i området. Løsningen kobler kun delvist cykelrutenettet sammen, da cyklister enten skal bruge trappen eller krydse Tagensvej i retning mod Lersøparken.

Scenarie 2. Smal tunnelloøsning og to ramper på Fyrbødervej (63,2 mio. kr. i anlæg)

Dette forslag indeholder en smal tunnelloøsning med en tilgængelig cykel- og fodgængerrampe i Mimersparksen. På Fyrbødervej er der to tilgængelige cykel- og fodgængerramper mod henholdsvis Lygten og den eksisterende sti mod Lersøparken. I Mimersparksen sænkes en del af terrænet omkring rampen. Løsningen kobler cykelrutenettet sammen. Mimersparksen bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken. Løsningen vil have dårlige oversigtsforhold med et t-kryds med to ramper og en tunnel, og tunnelen vil forekomme utryk. Den vurderes ikke at have nævneværdig effekt på sammenbindingen af eller trygheden i området.

Scenarie 3. Bro-underføring og to ramper på Fyrbødervej (71,7 mio. kr. i anlæg)

Dette forslag indeholder en underføring udført som sporbærende brokonstruktion. På Fyrbødervej er der to tilgængelige cykel- og fodgængerramper mod henholdsvis Lygten og den eksisterende sti mod Lersøparken. I Mimersparksen sænkes en del af terrænet omkring rampen. Løsningen kobler cykelrutenettet sammen. Mimersparksen bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken. Selve underføringen bliver bredere, mere lys og dermed tryggere. På Bispebjergsiden vil løsningen have bedre oversigtsforhold takket være den brede underføring, men er stadig et t-kryds med to ramper. Denne løsning vurderes at have den bedste effekt på både sammenbindingen af og trygheden i området.

Overordnede målsætninger og effekter

Nordvestpassagen skal binde de grønne cykelruter Nørrebro-ruten og Hareskovruten samt supercykelstien Fasanvej-ruten sammen. Dette vil først opnås, når der er ramper mod både Lygten til Hareskovruten og Lersøparken til Nørrebro-ruten. Med disse ramper vil Nordvestpassagen blive et vigtigt knudepunkt for cykelruterne, der alle indgår i PLUSnettet. Nordvestpassagen har en væsentlig lokal effekt, hvad angår trykthed og fremkommelighed, og samtidig er det en væsentlig sammenkobling af Bispebjerg og Nørrebro. En bred underføring og et tryk stiferløb, der anlægges som en del af Mimersparksen, vil øge brugen af Nordvestpassagen og Mimersparksen, være trykthedsskabende og dermed øge sammenkoblingen af Bispebjerg og Nørrebro.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 70,0 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk), scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 78,0 årsværk, mens scenarie 3 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 88,6 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 56,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2021 og 0,82 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 63,2 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2021 og 0,82 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 71,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2021 og 0,82 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Table 1 – Overview of desired activities on all management areas

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Scenarie 1	Anlæg		1.800	13.200	21.950	19.747	56.697
Afledt drift, scenarie 1	Service					80	80
Udgifter i alt, scenarie 1			1.800	13.200	21.950	19.827	56.777
Scenarie 2	Anlæg		1.900	14.600	24.550	22.179	63.229
Afledt drift, scenarie 2	Service					80	80
Udgifter i alt, scenarie 2			1.900	14.600	24.550	22.259	63.309
Scenarie 3	Anlæg		2.200	16.400	27.950	25.184	71.734
Afledt drift, scenarie 3	Service					80	80
Udgifter i alt, scenarie 3			2.200	16.400	27.950	25.264	71.814

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 %) 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 meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der er ikke foretaget dækkende geotekniske- og forureningsundersøgelser. Banedanmark skal samtidig godkende konstruktionen af underføringen, ligesom sporspærring skal aftales og koordineres med Banedanmark i god tid inden det mulige årlige sporspærringstidspunkt. Derudover er der udgifter til bustransport under sporspærringen. Disse udgifter er medregnet i projekteringen.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Smal tunnelloøsning med integreret rampe i Mimerspærken og en cykel- og fodgængerrampe på Fyrbødervej

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 56,7 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2021 og 0,082 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		1.800	4.400	2.100	700	9.000	6.200*
- Udførsel			8.800	19.850	19.047	47.697	
Anlægsudgifter i alt		1.800	13.200	21.950	19.747	56.697	6.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift					80	80	
Afledte serviceudgifter i alt					80	80	

Scenarie 2. Smal tunnelloøsning og to ramper på Fyrbødervej

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 63,2 mio. kr., der i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2021 og 0,82 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		1.900	4.900	2.300	800	9.900	6.800*
- Udførsel			9.700	22.250	21.379	53.329	
Anlægsudgifter i alt		1.900	14.600	24.550	22.179	63.229	6.800*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift					80	80	
Afledte serviceudgifter i alt					80	80	

Scenarie 3. Bro-underføring og ramper på Fyrbødervej

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 71,73 mio. kr. i perioden 2018-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2021 og 0,82 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering		2.200	5.500	2.600	900	11.200	7.700*
- Udførsel			10.900	25.350	24.284	60.534	
Anlægsudgifter i alt		2.200	16.400	27.950	25.184	71.734	7.700*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift					80	80	
Afledte serviceudgifter i alt					80	80	

Anlægsprojektet forventes for alle tre scenarier igangsat august 2019 og ibrugtaget december 2021.

Tabel 5 – Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Med Overførselssagen 2012-2013 (BR 23. maj 2013) (A, B, F, I og Ø), Budget 2014 (BR 3. oktober 2013) (A, B, F, O og Ø) og Budget 2015 (BR 2. oktober 2014) (A, B, F, O og Ø) er der afsat en samlet ramme på 37 mio. kr. til etablering af en cykel- og gangforbindelse fra Lygten via Fyrbødervej, under banelegemet og gennem Mimersparkeren og Mjølnerparken til Superkilen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2012-13			20.000				
Budgetaftale 2014				12.000			
Budgetaftale 2015					5.000		
Afsatte midler i alt			20.000	12.000	5.000		

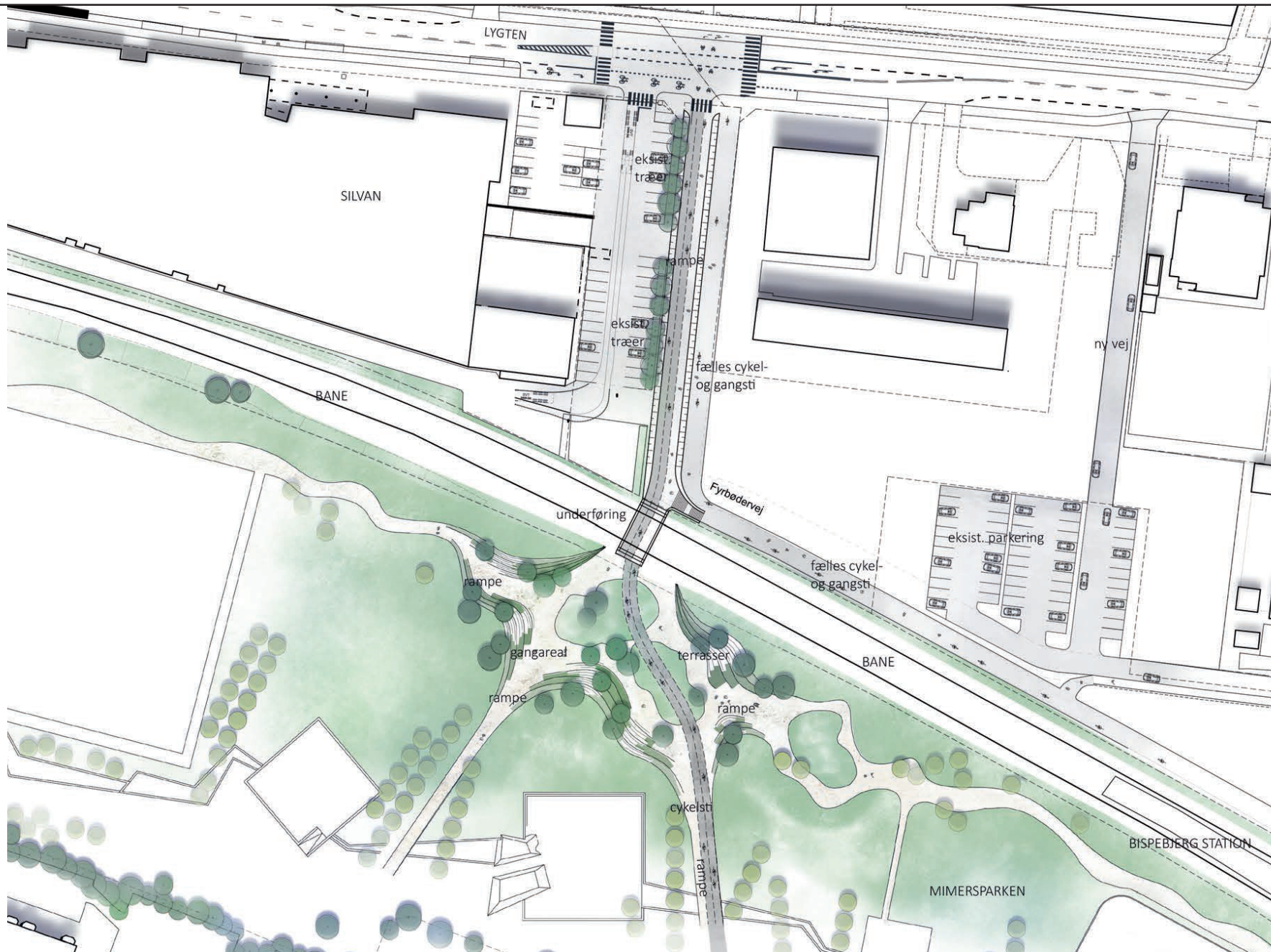
Henvisninger

Indstilling om Projektskitse for Nordvestpassagen, Nørrebro/Bispebjerg, Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2016.

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/22022016/edoc-agenda/92a02adc-9b69-4e98-b060-0fa49c2f9ba0/fe41299a-3732-4b2c-8b1b-80e9c1e9e19f>

Bilag

- Bilag 1. Projektforslag, scenarie 1
- Bilag 2. Projektforslag, scenarie 2
- Bilag 3. Projektforslag, scenarie 3
- Bilag 4. Cykelrutekort



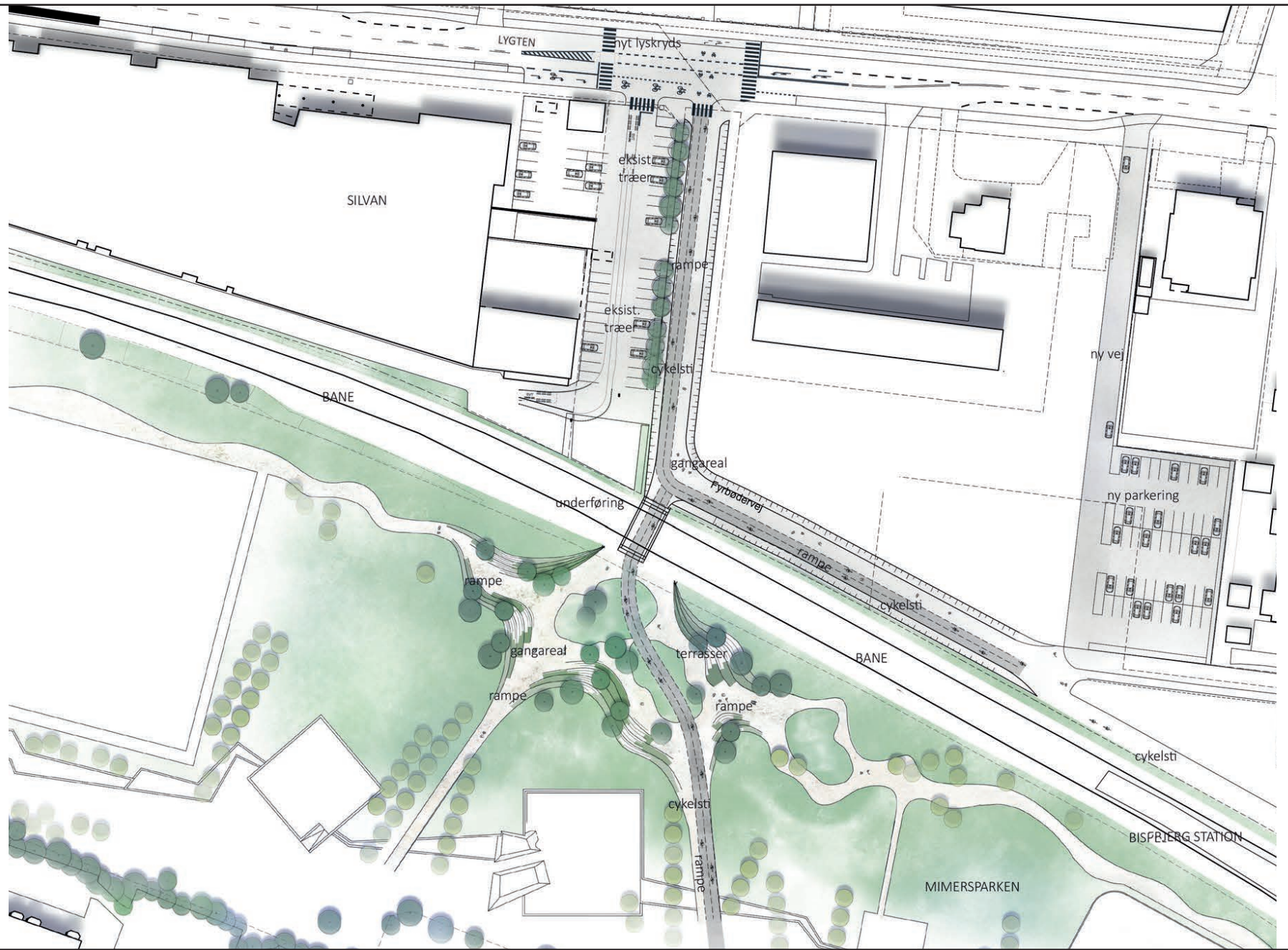
NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken

Projektforslag, scenarie 1

Bilag 1

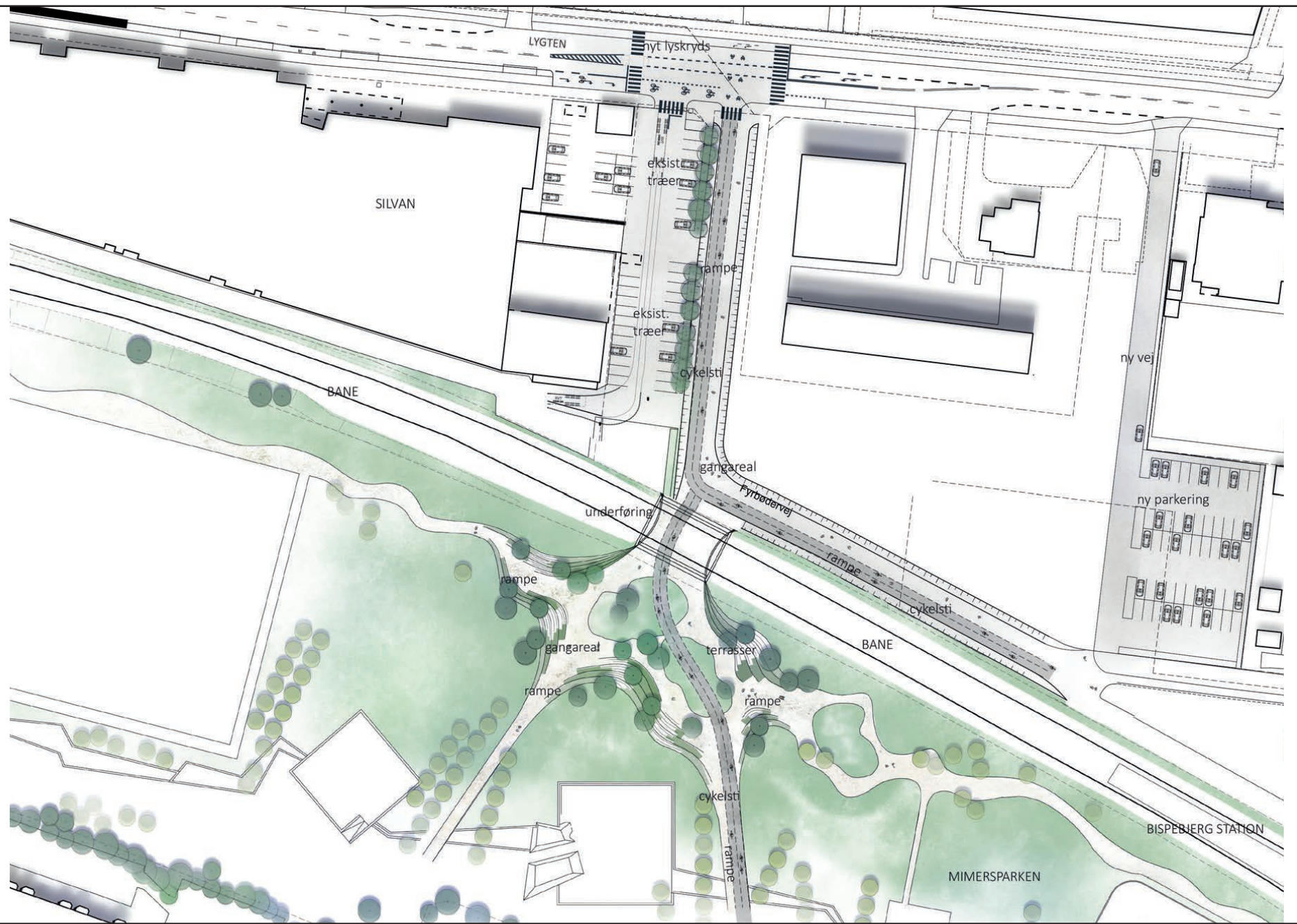




NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken
Projektforslag, scenarie 2





NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken
Projektforslag, scenarie 3





Signaturforklaring

- "Nørrebro ruten"
Fremtidig linjeføring
- "Nørrebro ruten"
Eksisterende cykel- og fodgængerforbindelse
- Fremtidige vejforbindelser
Anden entreprise

- "Fasanvejsruten"
Fremtidig Supercykelst
- "Hareskovruten"
Fremtidig cykel- og fodgængerforbindelse

Nordvestpassagen

Fyrbødervej/Mimersparken
Cykelrutekort





TM90 Trafiksanering af Prinsessegade



Baggrund

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. april 2017 bestilte udvalget et budgetnotat om trafiksanering af Prinsessegade. Prinsessegade har siden 2010 været identificeret som uheldsbelastet, og efter at busslusen mellem Arsenaløen og Frederiksholm er blevet nedlagt, er motortrafikken i Prinsessegade steget. Endvidere har Inderhavnsbroen ændret på mønstret for cykeltrafikken, og der forventes yderligere trafik som følge af den kommende byudvikling på Holmen. Dette betyder, at der kan opstå udfordringer med afvikling af cykel- og biltrafik samt med bløde trafikanters tryghed. Formålet med budgetønsket er derfor at forbedre trafikafviklingen og trygheden i Prinsessegade, og dermed tage højde for de forventede ændrede trafikmængder og -mønstre.

Indhold

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. november 2016 lokalplanforslaget Christiansholm. Samtidig vedtog man, at der i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen skulle fremlægges en analyse af den trafikale udvikling på Holmen og Prinsessegade efter nedlæggelse af busslusen på Holmen, der tager højde for den kendte kommende byudvikling. Af analysen, som blev forelagt Borgerrepræsentationen den 27. april 2017, fremgår det, at trafikken holder sig inden for den forventede ramme på 1.800 bilture. Som følge af nedlæggelse af busslusen på Holmen er biltrafikken steget med cirka 1.000 køretøjer i døgnet på Prinsessegade ved Bodenhoffs Plads og på Danneskiold-Samsøes Allé ved Philip de Langes Allé. Samtidig har etablering af Trangravsbroen og Inderhavnsbroen medført et fald i cykeltrafikken i Prinsessegade og på Knippelsbro, mens cykeltrafikken samlet set er steget på Holmen fra cirka 7.500 til cirka 11.000 ture i døgnet. Yderligere byudvikling på Holmen forventes at kunne medføre stigninger i biltrafikken på 5-35 %. Med afsæt i disse konklusioner foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen at gennemføre en række projekter, som kan forbedre trafikafviklingen og trygheden på Prinsessegade. Delprojekterne kan udføres sammen eller selvstændigt.

Delprojekt 1 – Cykelfaciliteter fra Bodenhoffs Plads over Værftsbroen til Arsenaløen

Delprojekt 1 omfatter etablering af ca. 140 meter cykelsti på begge sider af Prinsessegade (280 meter i alt) fra Værftsbroen til Bodenhoffs Plads (se bilag 1). Hermed forbedres forholdene for cyklisterne, og vejbanerne markeres med kantsten fra Bodenhoffs Plads til Værftsbroen. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at dette vil sænke bilernes hastighed. Projektet vil desuden muliggøre en samlet cykelforbindelse henover Holmen. Der er i dag hverken cykelbane eller cykelsti på en del af strækningen, og vejprofilen er smal, hvilket skaber utryghed for cyklister. Endvidere forventes biltrafikken på

Prinsessegade ved Bodenhoffs Plads at stige med yderligere 35 % som følge af byudvikling, hvorved den samlede belastning forventes at blive ca. 4.000 ture i døgnet.

Delprojekt 2 – Regulering af af- og påsætning ved hovedindgangen til Christiania

I budgetaftalen 2017 vedtog forligsparterne (A, B, C, F, I, O, V, Ø og Kasper Heumann Kristensen) en hensigtserklæring om øget tryghed på og omkring Christiania. Strækningen foran Christiania er den mest uheldsbelastede del af Prinsessegade, og ud for Burmeistergade bruger taxierne den hævede flade som vendeplads, og holder herefter ulovligt parkeret på cykelstien over for Christianias hovedindgang. Dette betyder forringet fremkommelighed og utryghed for cyklister, og med stigende trafikmængder for motorkøretøjer kan det give et afviklingsproblem for biler og forsinke busdriften. Delprojekt 2 indebærer, at kantstenen mellem vejbanen og cykelstien på strækningen mellem Burmeistergade og Bådsmadsstræde hæves i begge vejsider, at de to asfaltramper foran Christianias hovedindgang fjernes, samt at den hævede flade ved Burmeistergade fjernes. Hermed undgås den ulovlige parkering på cykelstien og det besværliggør U-vendinger, der kan give afviklingsproblemer for biltrafikken. Dette vil forbedre trygheden for bløde trafikanter, afviklingen af den øvrige motortrafik og busdriften samt nedsætte uheldsrisikoen. Forvaltningen forventer, at hastigheden vil falde, da vejens indretning vil fremstå smallere med høje kantsten.

Delprojekt 3 – Forbedring af cykelfaciliteter på Danneskiold-Samsøes Allé

Delprojekt 3 omfatter forbedring af cykelfaciliteterne på Danneskiold-Samsøes Allé ved etablering af cykelsti i begge vejsider (2x800 meter). Hermed forbedres forholdene for det stigende antal cyklister, der er som følge af åbningen af Inderhavnsbroen. De smalle cykelbaner på Danneskiold-Samsøes Allé tilsvare ikke den stigende cykeltrafik, og med stigende biltrafikmængder kan strækningen opleves utryg. Samtidig giver løsningen en tryk og sammenhængende skolecykelstiforbindelse. Løsningen indebærer dog, at den eksisterende allébeplantning på cirka 130 træer skal fældes og genplantes i det omfang projekteringen tillader det.

Delprojekt 4 – Hastighedsnedsættelse på Danneskiold-Samsøes Allé

Delprojekt 4 omfatter en hastighedsnedsættelse fra 40 km/t til 30 km/t på ca. 800 meter af Danneskiold-Samsøes Allé fra Mastekursvej til Kongebrovej ved hjælp af skiltning af anbefalet hastighed og reetablering af seks bump, som tilgodeser buskørslen. Som følge af de stigende trafikmængder, både for cykel og motorkøretøjer, vurderer forvaltningen, at strækningen med fordel kan fredeliggøres. Bumpene er i dag dimensioneret til 30 km/t, og der er derfor blot tale om udskiftning af skilte.

Delprojekt 5 – Trafiktælling og analyse af trafikmønstre og -belastning mellem Torvegade og Brobergsgade

Analysen, som blev forelagt Borgerrepræsentationen den 27. april 2017 viste, at trafikken på Prinsessegade steg med 500 køretøjer i døgnet mellem Torvegade og Sankt Annæ Gade, mens den steg med 1.000 køretøjer i døgnet ved Bodenhoffs Plads. Det betyder, at der er 500 køretøjer i døgnet, som har et andet trafikmønster end før, ved at de kører ad andre veje end Prinsessegade og derved belaster de omkringliggende veje.

Delprojekt 5 omfatter en analyse af dette ændrede trafikmønster og hvordan vejene mellem Torvegade og Brobergsgade, heriblandt Dronningensgade og Bådsmadsstræde påvirkes, dels under de nuværende forhold og dels ved yderligere byudvikling på Holmen. Projektet indebærer trafiktællinger udvalgte steder på gaderne omkring Prinsessegade, en analyse af den indsamlede data samt forslag til forbedringer. Projektet har til formål at sikre vidensgrundlag om hvorvidt vejene er indrettet hensigtsmæssigt i forhold til de ændrede trafikmønstre, sikre fremkommelighed samt bløde trafikanters tryghed.

Delprojekt 6 - Forbedret skiltning

Skiltningen på Prinsessegade og Danneskiold-Samsøes Allé er uensartet og kan fremstå forvirrende frem for understøttede for trafikafvikling og tryghed. For at gøre det lettere for trafikanterne at forstå skiltningen og derved følge anvisninger, der forbedrer fremkommeligheden og trygheden, foreslås en gennemgang af de opstillede skilte på Prinsessegade og Danneskiold-Samsøes Allé på Holmen. Det skal sikres, at der ikke er informationer, der kan opfattes modstridende og at skiltningen er let af forstå. Dette vil forbedre trygheden og fremkommeligheden, og vil desuden give et generelt løft til strækningen, så den vil opleves mere sammenhængende.

Overordnede målsætninger og effekter

Projekterne vil bidrage til et generelt løft af trygheden og fremkommeligheden på Prinsessegade, og understøtte de ændrede trafikmængder og -mønstre. Det vil forbedre fremkommeligheden for alle typer af trafikanter. Trygheden bliver forbedret for bløde trafikanter, og der skabes en tryk gennemgående cykelforbindelse over Holmen.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 40,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,8 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af delprojekt 1 tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Som konsekvens af delprojekt 3 skal der tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 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
Delprojekt 1	Anlæg	500	1.900	500			2.900
Delprojekt 1 – afledt drift	Service			10	10	10	30
Delprojekt 2	Anlæg	500	6.100	5.100			11.700
Delprojekt 3	Anlæg	700	2.400	7.800	7.800		18.700
Delprojekt 3 – afledt drift	Service					100	100
Delprojekt 4	Anlæg		50				50
Delprojekt 5	Anlæg		200				200
Delprojekt 6	Anlæg		100				100
Udgifter i alt		1.700	10.750	13.410	7.810	110	33.780

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 %) 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 udførelse af anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Trafiksanering af Prinsessegade har længe været til debat, og borgerne i området er engagerede. Der er dog ikke enighed om ønskerne, hvilket kan forsinke tidsplanen. På grund af Christiania har politiet endvidere særlige ønsker til udformningen af gaden, og deres endelige godkendelse kan udgøre en risiko.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,8 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af delprojekt 1 tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Som konsekvens af delprojekt 3 skal der tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2020.

Table 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Delprojekt 1 - Projektering	500					500	500*
Delprojekt 1 - Udførsel		1.900	500			2.400	2.400*
Delprojekt 2 – Projektering	500	1.300				1.800	1.800*
Delprojekt 2 – Udførsel		4.900	5.100			10.000	10.000*
Delprojekt 3 – Projektering	700	2.400				3.100	3.100*
Delprojekt 3 – Udførsel			7.800	7.800		15.600	15.600*
Delprojekt 4 - Udførsel		50				50	50*
Delprojekt 5 - Trafiktælling		100				100	100*
Delprojekt 5 - Analyse		100				100	100*
Delprojekt 6 - Udførsel		100				100	100*
Anlægsudgifter i alt	1.700	10.850	13.400	7.800		33.750	33.750*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift scenario 1			10	10	10	30	
- Vedligehold og afledt drift scenario 3					100	100	
Afledte serviceudgifter i alt			10	10	110	130	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2017 og ibrugtaget november 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Første del af anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2020

Øvrige tekniske oplysninger

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

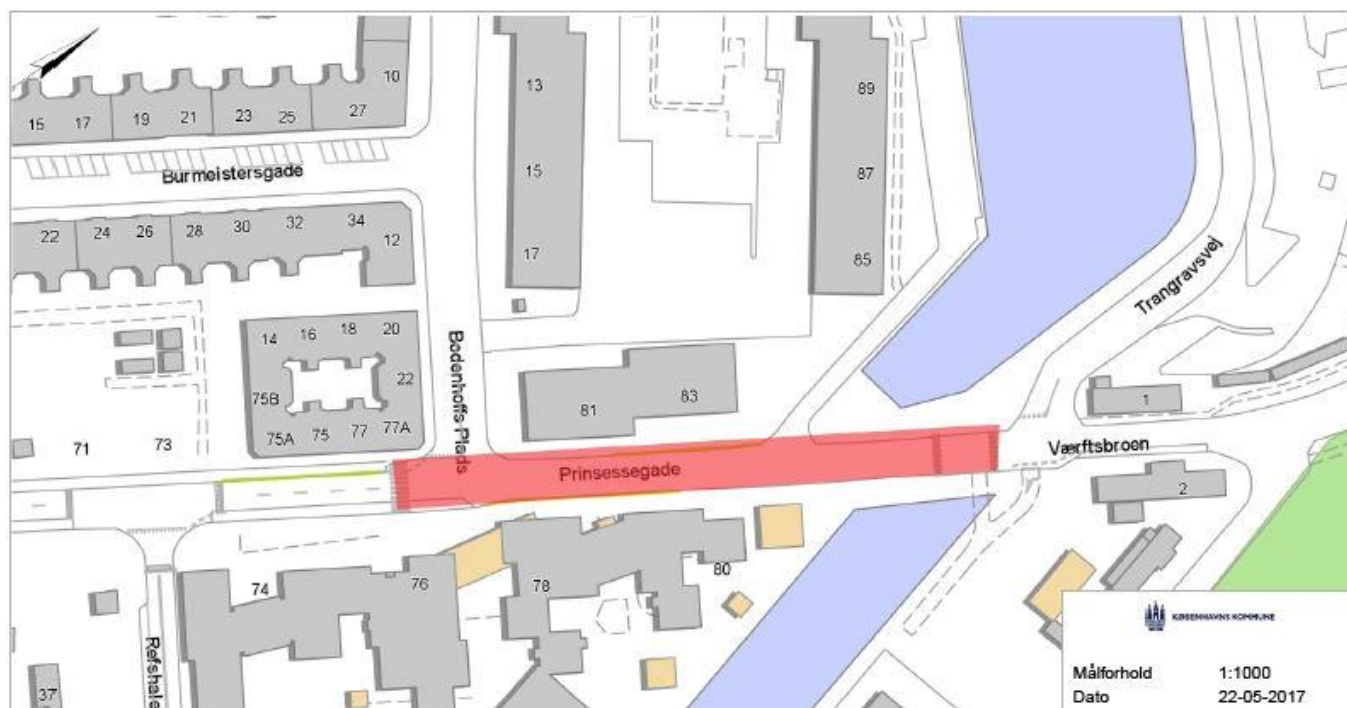
Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag 1 – Placering af delprojekt 1



Figur 1 - Placering af delprojekt 1 - markeret med rødt



TM91 Artillerivej som sikker skolevej



Baggrund

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 3.april 2017 blev der bestilt et budgetnotat om Artillerivej som sikker skolevej - herunder krydset Artillerivej/Axel Heides Gade.

Indhold

Islands Brygge har i de seneste år oplevet en stor stigning i antallet af borgere og cyklister. Dette har givet nogle nye trafikale udfordringer, som også påvirker skolebørnene. For at imødekomme den stigende trafik og øge fremkommeligheden for borgerne på Islands Brygge indeholder budgetnotatet to tiltag, der vil øge sikkerheden, trygheden og fremkommeligheden for såvel pendlere, som skolebørn. Tiltagene kan gennemføres selvstændigt eller samlet.

Scenarie 1. Artillerivej/Axel Heides gade

Bryggebroen og Cykelslangen har gjort, at Axel Heides Gade for mange er blevet en foretrukken cykelpendlerrute, eksempelvis til KU Søndre Campus, DR-Byen osv. En kommende udvidelse af Dybbølsbro, åbning af IKEA med videre forventes at øge trafikken yderligere i de kommende år. Scenariet indebærer, at krydset Artillerivej/Axel Heides Gade ombygges til gavn for trafikafviklingen, trygheden og sikkerheden. Det indebærer, at kørebanen op mod Artillerivej omlægges, så cykelsti og kørebane følges lige frem til Artillerivej (se bilag). Dermed vil Axel Heides gades indretning som Boulevard fortsætte helt frem til krydset i lighed med løsningen i den anden ende af Axel Heides Gade ved Islands Brygge, som opleves langt mere tryk, og hvor flowet er bedre.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at et signalanlæg ved Axel Heides Gade ikke vil være hensigtsmæssigt, da det i store dele af døgnet vil skabe en unødigt forsinkelse for såvel cyklister som bilister – og i værste fald få mange til at krydse for rødt lys. Geometrien i dag gør, at krydset opleves meget uoverskueligt, og at svingende biler ofte spærrer for cykel-flowet. Dette vil en geometrisk ændring af krydset jf. bilag 1 og bilag 2 kunne ændre på.

Scenarie 2: Hastighedsdæmpende "Byport" til Island Brygge Syd

Den sydligste krydsning af Artillerivej på Islands Brygge er krydsningen ved Rundholtsvej. Det er samtidig her, mange skolebørn ønsker at krydse Artillerivej for at køre ad Fælleden til skolen på Islands Brygge. Bilernes hastighed er høj på dette sted, da vejens udformning har karakter af en landevej. For at dæmpe hastigheden syd for krydsningen indeholder scenariet en visuel ændring af vejforløbet. Dette udføres med

parkeringsspor og sideheller, som visuelt vil indsnævre kørebanen, hvilket erfaringsmæssigt får hastigheden til at falde, da det bliver tydeligt, at der køres ind i et byområde. Samtidig vil sidehellerne forbedre krydsningsmulighederne og oversigtsforholdene ved Rundholdtsvej.

Overordnede målsætninger og effekter

Scenarie 1: Artillerivej / Axel Heides Gade

En ændring af krydset vil forbedre oversigten mellem bilister og cyklister og skabe en mere effektiv trafikafvikling til gavn for trafikanternes sikkerhed og tryghed.

Scenarie 2: Hastighedsdæmpende byport ved Rundholdtsvej

Mange af de nye beboere på den sydligste del af Islands Brygge er bekymrede over den høje hastighed og megen trafik på Artillerivej. Hastighedsdæmpning, bedre krydsningsmuligheder og forbedrede oversigtsforhold er efterspurgt af borgere og lokaludvalg, og vil øge trygheden på den sydligste del af Islands Brygge.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 5,0 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,2 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter. 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	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Scenarie 1: Artillerivej / Axel Heides Gade	Anlæg		2.850				2.850
Scenarie 2: Hastighedsdæmpende ”Byport”	Anlæg		1.300				1.300
Udgifter i alt			4.150				4.150

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 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.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,2 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter. Projektet forventes ibrugtaget i december 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 scenarie 1		250				250	250*
- Udførsel scenarie 1		2.600				2.600	2.600*
- Projektering scenarie 2		150				150	150*
- Udførsel scenarie 2		1.150				1.150	1.150*
Anlægsudgifter i alt		4.150				4.150	4.150*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2018 og ibrugtaget december 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

Bilag: Skitse af krydsombygning ved Artillerivej / Axel Heides Gade



TM96 SMS-ordning: Varsling til borgere



Baggrund

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 24. april 2017 vedtog udvalget, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal udvikle en SMS-ordning, der giver borgerne mulighed for at få informationer om de vejarbejder og arrangementer, som forvaltningen giver tilladelse til i et konkret område.

Indhold

Der ønskes midler til at udvikle en digital løsning, så borgerne kan abonnere på en ordning, der giver dem informationer om vejarbejder og arrangementer i et konkret område. Det kan eksempelvis være borgernes egen vej, eller et større område såsom et skoledistrikt. Ordningen tager udgangspunkt i de data, der opsamles i Erhvervsportalen, som er den selvbetjeningsløsning, der samler en række ansøgninger til kommunen om brug af byens rum, herunder gravetilladelser og arrangementer. Med ordningen vil informationer kunne fremsendes til de tilmeldte borgere via sms og mail. Ordningen vil dække et bredt informationsbehov, da den dækker alle anlægsarbejder, ledningsarbejder og arrangementer.

Forvaltningen har allerede en sms-løsning, der anvendes til forvaltningens egne vejarbejder. Det er ikke en abonnementsordning, som borgerne kan tilmelde sig til, men en ordning, hvor forvaltningen via sms informerer de borgere, der direkte berøres af vejarbejdet. Denne løsning vil fortsætte, da den dækker et andet informationsbehov end den foreslåede nye abonnementsordning. Forvaltningen sikrer via den eksisterende ordning, at alle beboere, der berøres af et kommende vejarbejde, bliver informeret. Dette kan eksempelvis være med til at sikre, at gravearbejder ikke bliver forsinket, fordi beboere når at flytte deres bil i tide.

Den nye løsning omfatter kun aktivt tilmeldte borgere, men dækker til gengæld et bredere informationsbehov, da den også når ud til borgere, der ikke direkte er berørt af vejarbejdet. Samtidigt vil abonnementsordningen sikre information om andre tilladelser, forvaltningen giver i borgernes nærområde, herunder også gravearbejder, der ikke udføres af forvaltningen selv.

Budgetnotatet omfatter midler til udviklingen af den digitale løsning vedrørende abonnementsordningen, samt de driftsomkostninger, den vil medføre.

Overordnede målsætninger og effekter

Med SMS-ordningen har borgerne mulighed for at få informationer om vejarbejder og arrangementer, der kan påvirke fremkommeligheden i nærområdet. Indsatsen understøtter endvidere målsætningen fra Fællesskab København om, at 90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 0,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til blandt andet hosting og service af systemet. Projektet forventes ibrugtaget i juli 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
SMS-ordning	Anlæg		540				540
Afledt drift	Service		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Udgifter i alt			1.540	1.000	1.000	1.000	4.540

Risikovurdering

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

Ordningens største økonomiske risici vedrører overslaget på driftsudgifterne, og følger af usikkerheden om, hvor mange borgere, der vil abonnere på ordningen, og det nærområde de angiver ved tilmeldingen. Forvaltningen har forudsat ca. 50.000 tilmeldinger og meget begrænsede nærområder.

En sms til en borger vil, med forvaltningens nuværende teleabonnementsordning, koste ca. 20 øre at udsende. Hvis borgerne vælger at få samme information i en mail, er der ingen omkostninger for forvaltningen.

Forvaltningen giver årligt ca. 30.000 tilladelser til gravearbejder, containeropstillinger, stilladser, filmoptagelser og arrangementer. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at ordningen kan have stigende afledte driftsomkostninger. Eksempelvis vil en borger, der ønsker at modtage en sms, når der gives tilladelse på Frederikssundsvej, kunne modtage ca. 300 sms'er om året:

Årlige driftsudgifter (1.000 kr. – 2018 p/l)	Faste udgifter	Variable udgifter	Udgifter i alt
Udgift ved 5.000 udsendte sms'er	100	1	101
Udgift ved 50.000 udsendte sms'er	100	10	110
Udgift ved 100.000 udsendte sms'er	100	20	120
Udgift ved 1.000.000 udsendte sms'er	100	200	300
Udgift ved 4.500.000 udsendte sms'er	100	900	1.000

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 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 og udførelse		540				540	540*
Anlægsudgifter i alt		540				540	540*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
Afledte serviceudgifter i alt		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2018 og ibrugtaget juli 2018.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Ordningen har været udvalgsbehandlet den 24. april 2017, og udviklingsarbejdet 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

Det er ikke tidligere givet midler til forslaget.