



Budgetnotater i aftalen 2016

De følgende af Teknik- og Miljøforvaltningens budgetnotater ligger til grund for budgetaftalen. Det er imidlertid vigtigt at være opmærksom på, at ikke alle budgetnotater afspejler teksten og økonomien i aftaleteksten.

- TM14. Manglende midler til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til eksisterende ungdomsboliger.
- TM9. Flere og bedre almene boliger.
- TM1d. Genopretning af tre bygværker.
- TM1e. Genopretning af vejbrønde.
- TM1a. Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Valby Langgade.
- TM12c. Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Frederikssundsvej.
- TM1b. Helhedsgenopretning og støjreducerende foranstaltninger på Roskildevej.
- TM107. Helhedsgenopretning af Stubmøllevej.
- TM5. Foranalyse af ny cykelforbindelse over banen ved Dybbølsbro
- TM2d. Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade.
- TM18. Boligsocialt løft af udsatte byområder.
- TM17. Bevillingsbortfald - Green Teams i udsatte byområder.
- TM98. Renovering af Rigshospitalets Kollegium.
- TM71. Træplantningspulje.
- TM10a. Deletape 2A - Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen.
- TM10a1. Bilag 1. Udviklingsplanen Urbanplanens etape 2.
- TM13a. Natur- og KulturAks i Tingbjerg.
- TM13a1. Bilag 1. Visionen bag Natur- og KulturAksen og nærmere beskrivelse af projekterne.
- ØK31. Partnerskab om byudvikling, grundlag for lokalplaner og borgerinddragelse.
- TM13b. Revitalisering af Vestvolden.
- TM13c. Nye og opgraderede trafikforbindelser i Tingbjerg-Husum.
- TM118. Åbne parkeringspladser ved offentlige institutioner.
- TM124. Ophævelse af tidsbegrænset parkering ved Grøndalscentret.
- TM125. Ophævelse af tidsbegrænset parkering i Den Hvide Kødby.
- TM85. Udvidelse af rød zone og øget kapacitet for beboerparkering i Indre by.
- TM8a. Underjordisk parkeringsanlæg på Østerbro medfinansieret af parkeringsdeklarationer.
- TM8b. Renovering af Det Grønne P-hus.
- TM122. Beboerlicens differentieret efter miljøbelastning (dynamisk model).
- TM120. Udvidelse af beboerlicenzoner (øget fleksibilitet).
- TM119. Udvidelse af betalingsområdet med en ny gul zone.
- TM121. Betalingsparkering – øgede takster.
- TM6. ITS og fremkommelighed.
- TM55. Etablering af sensorer ved parkeringspladser.
- ØK19. Forbedret fremkommelighed på buslinje 3A og 6A.
- TM2b. Sammenhængende Supercykelstier og Grønne Ruter.
- TM2c. Mere og bedre cykelparkering.

- TM2a3. Baggrundsnotat om Tagensvejkorridoren
- TM2a2. Bilag 2 Kort over indsatser.
- TM49. Sikker skolevej over Ørestad Boulevard.
- TM11a. Aktivitetspark i Scandiagade (kommunal medfinansiering).
- TM42. Fremkommelighed i Bredgade.
- TM46. To nye pladser i Grønnegadekvarteret.
- TM75. Forundersøgelse om nyt byrum over banegraven ved Københavns Hovedbanegård.
- TM33. Etablering af kreativ zone omkring Copenhagen Skatepark Lokomotivværkstedet og Kødbyen.
- TM34a. Flere toiletter uden opsyn.
- TM111. Afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyr.
- ØK56. Effektivisering af administration af erhvervsaffaldsgebyrer.
- TM117. Nedsættelse af affaldstakster.
- TM19d. International besøgstjeneste.
- KF11. Boldfæld ved Ørestad-Kalvebod Fæld.
- TM23a. Byrumsforbedringer i skybrudsprojekter - Foranalyse for Strandboulevarden.
- TM23b. Byrumsforbedringer i skybrudsprojekter - Foranalyse for Østerbrogade.
- TM23d. Byrumsforbedringer i skybrudsprojekter - Ørnevej Vibevej og Glentevej.
- TM23c. Byrumsforbedringer i skybrudsprojekter - Carl Nielsens Allé.
- TM53. Genopretning af vandkvalitet i søer og åer.
- TM39. Helhedsplan Utterslev Mose.
- TM31. Bydækkende kemibarselscaféer.
- TM131. Opsætning af to københavnerbænke på Langelinie.



TMI 4 Manglende midler til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til eksisterende ungdomsboliger

10. juli 2015



Ungdomsbolig: Rådmandsbo 3B

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Antallet af unge og studerende i København stiger i disse år. Det medfører et pres på de eksisterende ungdomsboliger, som oplever stor søgning. Samtidig bliver der i disse år opført et stort antal nye ungdomsboliger.

Københavns Kommune yder i dag grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag til en række kollegier og ungdomsboliger. Grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag ydes derfor for at holde huslejen i almene ungdomsboliger lav og derved sikre billige boliger til studerende i København. I København har det hidtil været fast praksis at yde fuld kommunal støtte for derved at bringe ungdomsboligernes husleje ned. Det afsatte budget giver dog på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at fortsætte denne praksis. Der ønskes derfor midler til at videreføre tilskuddet til ungdomsboligerne fra 2016 og frem.

Indhold

Baggrunden for den opståede budgetudfordring er primært, at grundskylden stiger med op til 7 % om året. Aktuelt stiger grundskyldsprocenten med 6,4 % i 2015. Procenten fastsættes årligt af Folketingets Finansudvalg.

Da budgettet ikke hidtil har været reguleret med stigningen i grundskylden, er det aktuelle behov opstået. Desuden medfører reguleringstakten en stigende budgetudfordring, der løbende udhuler de afsatte midler.

Der bliver i disse år bygget et stort antal nye almene ungdomsboliger. Til de nyopførte ungdomsboliger har Teknik- og Miljøforvaltningen fået bevilliget budget til grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag via overførselssagen 2013-2014 samt budget 2014, 2015 og Boligpakke 2015. Der er således taget hånd om finansieringen af grundskyldstilskud ved kommende nybyggerier. De budgetmæssige udfordringer knytter sig derfor til de ikke-obligatoriske grundskyldsudgifter til eksisterende almene ungdomsboliger.

Kommunen *skal* yde grundskyldstilskud til en række kollegier, der har fået tilskud i henhold til tidligere støttelovgivning, jf. § 12 i lov nr. 235 af 8. juni 1979 om midlertidig offentlig støtte til almennyttigt boligbyggeri og statsstøttede kollegier.

Kommunen *kan* endvidere efter almenboliglovens § 101 yde grundskyldstilskud til ungdomsboliger, der har fået støtte efter almenboligloven eller i medfør af byggestøtte, kollegiestøtte eller boligbyggerilovgivningen (de ikke-obligatoriske ungdomsboliger).

Endelig *skal* kommunen yde et lovpligtigt ungdomsboligbidrag til almene ungdomsboliger.

I København har det været fast praksis at yde fuld kommunal støtte for derved at bringe ungdomsboligerens husleje ned på baggrund af beslutninger i Borgerrepræsentationen i 1980 og 1987. Den gældende budgetramme giver imidlertid ikke den mulighed på nuværende tidspunkt. Der ønskes derfor afsat 31,8 mio. kr. i perioden 2016-2019, således at praksis om fuldt tilskud til de ikke-obligatoriske ungdomsboliger bevares, og så kommunen fortsat kan yde sin andel af det lovpligtige ungdomsboligbidrag i 2016 og fremadrettet.

Til en gennemsnitlig almen ungdomsbolig med en husleje på 3.500 kr. pr. måned ekskl. forbrug udgør grundskyldstilskuddet gennemsnitligt ca. 4.000 kr. pr. år, svarende til ca. 10 % af den samlede husleje. En eventuel reduktion af grundskyldstilskuddet vil få virkning for ungdomsboligerne allerede for år 2016 og fremadrettet.

Overordnede målsætninger og effekter

Med ønsket afsættes midler til at bevare det nuværende huslejeniveau i de eksisterende ungdomsboliger i København i 2016 og fremadrettet, og dermed til fortsat at kunne tilbyde billige boliger til unge og studerende København.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag	- Fortsat tilbyde billige boliger til unge og studerende i København.

Økonomi

Ønsket har estimerede serviceudgifter på 31,8 mio. kr. i perioden 2016-2019 til at yde fuldt grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag. For at løse den fremtidige udfordring på området og for at undgå en ændret praksis foreslås udgifterne som varige driftsudgifter.

Da reguleringen af grundskylden må forventes at fortsætte, er det nødvendigt, at budgettet til grundskyldstilskuddet hvert år reguleres med den af Folketingets Finansudvalgs fastsatte procentsats. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at dette gøres årligt i forbindelse med juniindstillingen.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Grundskyldstilskud	5.758	6.921	8.200	9.581	30.460
- Ungdomsboligbidrag	334	334	334	334	1.336

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Ønsket har estimerede serviceudgifter på 31,8 mio. kr. i perioden 2016-2019 til at yde fuldt grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag. For at løse den fremtidige udfordring på området og for at undgå en ændret praksis foreslås udgifterne som varige driftsudgifter. De ansøgte serviceudgifter i tabel 3 omfatter differensen mellem den nuværende budgetramme og det forventede forbrug for grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Grundskyldstilskud	5.758	6.921	8.200	9.581	30.460
- Ungdomsboligbidrag	334	334	334	334	1.336
Serviceudgifter	6.092	7.255	8.534	9.915	31.796

Ønsket indarbejdes fra januar 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016

Tidligere afsatte midler

Der blev i overførselssagen 2014-2015 afsat 2,1 mio. kr. til at håndtere en del af udfordringen i 2015

Tabel 5. Tidligere afsatte midler til eksisterende ungdomsboliger

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2014-2015				2.100			
Afsatte midler i alt				2.100			



TM9 Flere og bedre almene boliger (rev 9 september 2015)



4. september 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Befolkningsudviklingen i København betyder, at der frem mod 2027 skal opføres 45.000 nye boliger. Københavns Kommune har en målsætning om, at 20 % af boligmassen skal være almene boliger. Det kræver, at der afsættes grundkapital til flere almene boliger. Samtidig skal de eksisterende almene boliger udvikles og forbedres, så den almene boligform fortsat er en attraktiv bomulighed til en overkommelig husleje.

Indhold

Budgetnotatet indeholder to initiativer:

Flere almene boliger

For at følge målsætningen om, at 20 % af den københavnske boligmasse skal være almene boliger, ønskes der afsat midler til grundkapital til nye almene familie- og ungdomsboliger. Det foreslås, at der afsættes i alt 111,0 mio. kr. til grundkapital til 470 nye almene boliger. Midlerne fordeles med 62,5 mio. kr. til grundkapital til opførelse af ca. 170 almene familieboliger og 48,5 mio. kr. til ca. 300 almene ungdomsboliger.

Budgetønsket er dimensioneret i forhold til målsætningen om 8.200 nye almene boliger i København i perioden 2011-2025. Derudover skal der afsættes midler til grundskyldstilskud, ungdomsboligbidrag og ommærkning af ca. 500 ældreboliger til ungdomsboliger.

Der er lige nu ca. 3.000 almene familie- og ungdomsboliger under udvikling, mens der er restfinansiering til yderligere ca. 2.500 boliger.

Den overordnede risikovurdering er, at projektet ikke er forbundet med risici, se risikovurdering.

Renovering af almene boliger

I regeringens boligaftale fra 2014 er renoveringsrammen for den almene sektor forhøjet i 2015 og 2016. Der ønskes derfor afsat 45,0 mio. kr. til grundkapital og kapitaltilførsler for at udnytte rammen og sikre, at boligkvaliteten kan højnes, uden at huslejerne stiger markant.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Flere almene boliger

Med forslaget afsættes midler til en fortsat udbygning af den almene boligmasse i København, der bidrager til en varieret boligsammensætning og en mere sammenhængende by.

Renovering af almene boliger

Med forslaget afsættes midler til at sikre attraktive almene boliger, så der sikres gode boliger til københavnere i alle indkomstgrupper, og den almene sektors boliger samtidig er attraktiv for mere ressourcestærke grupper.

Table 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Flere almene boliger	<ul style="list-style-type: none">- Etablering af 470 almene boliger, herunder 170 familieboliger og 300 ungdomsboliger.- Ommærkning af ca. 440 almene ældreboliger til ungdomsboliger.- Sikring af flere boliger til en overkommelig husleje.- Sikring af en varieret boligsammensætning og en mere sammenhængende by.
Renovering af almene boliger	<ul style="list-style-type: none">- Forbedring af boligkvaliteten i eksisterende boliger uden markant forhøjelse af huslejen.- Sikring af gode boliger til alle indkomstgrupper.- Mulighed for at tiltrække mere ressourcestærke grupper til de almene boliger.
Beskæftigelseseffekt - Flere almene boliger (1.110,0 mio. kr.). - Renovering af almene boliger (45,0 mio. kr.).	1.332,0 årsværk 54,0 årsværk

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

Økonomi

Flere almene boliger

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 111,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af udgiften tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i år 2016 med en stigende profil, se under de tekniske oplysninger for en uddybning. Almene boligbyggerier, der igangsættes ultimo 2018, forventes ibrugtaget medio 2020. Ommærkede ungdomsboliger forventes ibrugtaget fra 2106 og frem til 2026.

Renovering af almene boliger

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 45,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. De renoverede boliger forventes løbende ibrugtaget fra ultimo 2017 til ultimo 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (finansposter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019
<i>Finansposter – Almene boliger</i>				
- Ca. 170 familieboliger i alt		31.250	31.250	
- Ca. 300 ungdomsboliger i alt		24.250	24.250	
- Renoveringsprojekter	15.000	15.000	10.000	5.000
Finansposter i alt	15.000	70.500	65.500	5.000
<i>Afledte serviceudgifter – Almene ungdomsboliger</i>				
- Ungdomsboligbidrag til ca. 300 ungdomsboliger				
- Grundskyldstilskud til ca. 300 ungdomsboliger				
- Grundskyldstilskud til ca. 440 ommærkede ungdomsboliger	287	614	986	1.406
Afledte serviceudgifter i alt	287	614	986	1.406

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

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

Tabel 3. Skaleringmulighed, almene ungdomsboliger (finansposter)

Antal almene ungdomsboliger	Grundkapital (1.000 kr. – 2016 p/l)
200	32.300
400	64.500
500	80.600

Risikovurdering

Flere almene boliger

Grundkapitalåen formidles gennem Landsbyggefonden, og boligerne oprettes som en almen boligafdeling under en eksisterende boligorganisation. Der vurderes ikke at være væsentlige risici for Københavns Kommune forbundet med projekterne.

Projekterne forudsætter, at der kan findes tilfredsstillende byggegrunde. Endvidere forudsætter den forventede ibrugtagning jf. ovenstående, at projekterne kan projekteres, og licitation kan gennemføres inden for den afsatte tid og økonomi.

Borgerrepræsentationen vil i forbindelse med de almene bygherres skema A-ansøgninger give grundlag for et tilsagn til de udvalgte byggerier. Borgerrepræsentationen forelægges efter de løbende udmøntningsrunder de konkrete projekter til godkendelse.

Efter tilsagnet til projektet skal bygherren inden ni måneder indsende et prisfastsat projekt (en såkaldt skema B-ansøgning). Efter tilsagnet til det prisfaste projekt igangsættes byggeriet. Såfremt de byggerier, der tildeles tilsagn i 2017, igangsættes i ultimo 2018, forventes ibrugtagning medio 2020.

Renovering af almene boliger

Udlån af grundkapitalmidler herunder til kapitaltilførsel sker via Landsbyggefonden til boligafdelingerne. Der vurderes ikke at være nogen væsentlige risici forbundet med projekterne.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Flere almene boliger

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 111,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. i 2020 stigende til 1,7 mio. kr. ved fuld indfasning i 2021 til ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud til de nyetablerede almene ungdomsboliger. Der skal desuden tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2016 stigende til 2,5 mio. kr. ved fuld indfasning i 2021 til ungdomsboliger, der ommærkes fra ældreboliger.

Detaljer vedrørende de afledte driftsudgifter er beskrevet herunder:

Ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud til nyetablerede ungdomsboliger

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

Udgifterne til nyetablerede ungdomsboliger udløses i takt med, at boligerne ibrugtages. Det vurderes, at udgifterne vil andrage 0,8 mio. kr. i 2020 stigende til 1,7 mio. kr. ved fuld indfasning i 2021. I udgifterne er medtaget en estimeret årlig stigning på grundskyldstilskuddet på 7 %. Disse udgifter er varige driftsudgifter.

Grundskyldstilskud til ommærkede ungdomsboliger

Der arbejdes med Boligselskabernes Landsforenings (BL) 1. kreds på indgåelse af en rammeaftale for ommærkning af ældreboliger til ungdomsboliger for at opfylde Københavns Kommunes forpligtelse i udmøntningen af Hovedaftalen mellem Københavns Kommune og Boligselskabernes Landsforenings 1. kreds 2015-2018. Rammeaftalen skal løbe til udgangen af 2026. Inden for rammeaftalen indgås individuelle aftaler med den enkelte boligorganisation. Der skal tilføres midler til grundskyldstilskud til ungdomsboliger, der ommærkes fra ældreboliger. Ommærkede ungdomsboliger modtager ikke ungdomsboligbidrag, da ungdomsboligbidrag udelukkende tildeles ved etablering af nye ungdomsboliger i forbindelse med tilsagn om grundkapital og ydelsesstøtte. Ommærkningen af ældreboliger til ungdomsboliger sker i takt med, at den enkelte bolig nyudlejes første gang efter den individuelle aftales ikrafttræden. De pågældende ungdomsboliger mærkes automatisk tilbage til ældreboliger ved første ledighed efter aftalens udløb i 2026.

Udgiften til grundskyldstilskud udløses i takt med, at boligerne ommærkes til ungdomsboliger. Det vurderes, at udgifterne vil andrage 0,3 mio. kr. i 2016 stigende til 2,5 mio. kr. ved fuld indfasning i 2021. I udgifterne er medtaget en estimeret årlig stigning på grundskyldstilskuddet på 7 %. Udgiften til grundskyldstilskud er en varig driftsudgift, der udfases i perioden 2027 til 2031.

Renovering af almene boliger

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 45,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. De renoverede boliger forventes løbende ibrugtaget fra ultimo 2017 til 2020.

Tabel 4. Finansposter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Finansposter – Almene boliger</i>								
- Ca. 170 familieboliger		31.250	31.250				62.500	
- Ca. 300 ungdomsboliger		24.250	24.250				48.500	
- Renoveringsprojekter	15.000	15.000	10.000	5.000			45.000	
Finansposter i alt	15.000	70.500	65.500	5.000			156.000	
<i>Afledte serviceudgifter – Almene ungdomsboliger</i>								
- Ungdomsboligbidrag til ca. 300 ungdomsboliger					197	394	591	
- Grundskyldstilskud til ca. 300 ungdomsboliger					615	1.316	1.931	
- Grundskyldstilskud til ca. 440 ommærkede ungdomsboliger	287	614	986	1.406	1.881	2.530	7.704	
Afledte serviceudgifter i alt	287	614	986	1.406	2.693	4.240	10.226	

Note: Udgifterne til grundskyld antages at udgøre ca. 4.100 kr. årligt pr. bolig tillagt en årlig stigning på 7 %. Udgifterne til ungdomsboligbidrag udgør årligt ca. 180 kr./m². Københavns Kommune betaler 20 % heraf.

Flere almene boliger

Almene boligbyggerier, der igangsættes ultimo 2018, forventes ibrugtaget medio 2020.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Udbud af kommunal grundkapital 2017*	November 2017
Udbud af kommunal grundkapital 2018.	November 2018

Note: * Udbud af midler fra 2017 sammen med eventuelt resterende midler fra tidligere udmøntninger (Budget 2015 og Boligpakken).

Renovering af almene boliger

Renoveringsprojekter forventes igangsat løbende fra 2016 og færdiggjort i perioden fra primo 2017 til ultimo 2020.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projekter forventes igangsat	Løbende fra medio 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Ultimo 2017 - Ultimo 2020

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til kommunal grundkapital til almene boliger samt grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag.

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

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



TMId Genopretning af tre bygværker

16. juni 2015



Bro for Tuborgvej over jernbanen

Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Genopretningsprogrammet "Et løft til vejene" er derfor igangsat i perioden 2013-2022 for at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. For at nå i mål med planen er det nødvendigt, at der bevilges knap 400 mio. kr. årligt frem til 2022.

Indhold

Dette budgetønske omhandler en samlet pakke til genopretning af tre bygværker, som er udvalgt på grund af deres dårlige tilstand:

- Tuborgvej over jernbanen.
- Gangtunnel under Østerbrogade ved Koldinggade.
- Gangtunnel under Tomsgårdsvej ved Høvmestervej.

Tuborgvej over jernbanen

Fugtisoleringens levetid er opbrugt, hvilket har medført gennemsvninger og begyndende nedbrydning af konstruktionsbetonen i brobuen. Der ønskes derfor midler til en total omisolering af brobue og endevederlag samt etablering af nyt drænsystem. Dertil kommer udskiftning af rækværk og etablering af autoværn. De lokale reparationer på undersiden af betonbuen og endevederlagene udføres som natarbejde med sporspærring.

Gangtunnel under Østerbrogade ved Koldinggade

Der er ved tidligere eftersyn ikke fundet fugtisolering på tunneldækkets overside, og der er konstateret rust på undersidearmeringen. På tunnelvægge ses revner, og trapperne har en del lokale skader. Der ønskes derfor midler til etablering af fugtisolering på hele tunneldækket og diverse betonreparationer. Kantbjælker udskiftes delvist eller repareres, og bevoksning langs kantbjælker fjernes. Trappeløbene renoveres, og beklædningen på undersiden af tunneldækket males

Gangtunnel under Tomsgårdsvej ved Høvmestervej

Der er fugt og gennemsvninger med udfældninger i revner i betonen på undersiden af overbygningen. Træbeklædningen på undersiden har tegn

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro og Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Tuborgvej 170, 2400 København NV Koldinggade 1, 2100 København Ø Høvmestervej 51, 2400 København NV

på opfugtning. Trapperne har mange skader, der kan medføre risiko for faldulykker. Der ønskes derfor midler til total omisolering af tunnelen og diverse betonreparationer samt udskiftning af trapper og belysning.

Den overordnede risikovurdering er, at de tre anlægsprojekter er meget komplicerede, se risikovurdering.

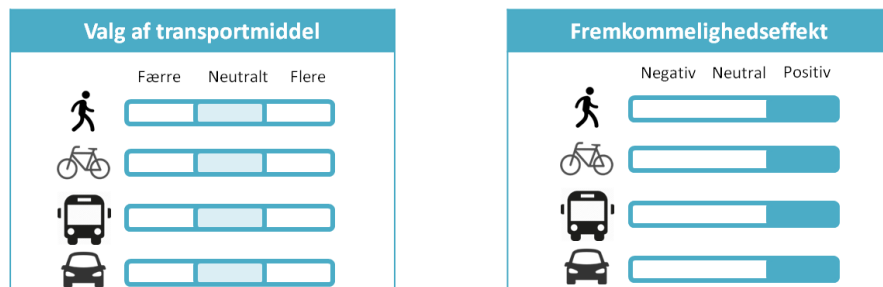
Overordnede målsætninger og effekter

Broer og tunneller binder byen sammen og er derfor altafgørende for byens sammenhængskraft og ikke mindst fremkommeligheden i trafikken. Det overordnede mål med de ønskede renoveringsarbejder er at bevare de tre bygværker og forhindre en mulig accelereret skadesudvikling. Ved skadesudvikling risikerer bygværkernes restlevetid at blive reduceret væsentligt, såfremt renoveringsarbejderne ikke udføres rettidigt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af bygværker	- Sikrer fremkommeligheden. - Opretholder sikkerheden. - Forhindrer accelereret skadesudvikling.
Beskæftigelseeffekt (70,0 mio. kr.)	84,0 årsværk

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



Økonomi

Genopretningen af de tre bygværker har estimerede anlægsudgifter på i alt 70,0 mio. kr. i perioden 2015-2018. Projekterne "Gangtunnel under Østerbrogade ved Koldinggade" og "Gangtunnel under Tomsgårdsvej ved Hovmestervej" forventes ibrugtaget i december 2017, og projektet "Tuborgvej over Jernbanen" forventes ibrugtaget i april 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2018
Genopretning af tre bygværker	70.000
- Tuborgvej over Jernbanen	35.000
- Gangtunnel under Østerbrogade ved Koldinggade	21.000
- Gangtunnel under Tomsgårdsvej ved Hovmestervej	14.000

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

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

Risikovurdering

Renovering af broer betragtes som højrisikoprojekter, kendetegnet ved mange ukendte faktorer, der først bliver kendte, når reparationsarbejderne påbegyndes. Det drejer sig f.eks. om omfanget af skader på beton og armering. Der er ved anvendelse af Teknik- og Miljøforvaltningens budgetteringsmodel for brorenovering taget højde for risici forbundet med eventuelle afvigelser i forhold til projektets økonomi og tidsplan m.v. Dette er gjort ved at tillægge de estimerede entreprenørudgifter 50 % til dækning af uforudsete udgifter.

Størrelsen af de uforudsete udgifter er baseret på forvaltningens erfaringer med og kendskab til lignende projekter og estimeres således i forhold til niveauet for den viden, der er om projekterne, idet der her er lagt et eftersyn af hvert af de tre bygværker til grund.

Derudover sikrer en samlet bropakke en budgetmæssig robusthed, der understøtter, at genopretningsarbejderne på flere bygværker kan udbydes og eventuelt udføres simultant, og at eventuelle budgetmæssige afvigelser kan udlignes projekterne imellem.

Teknik- og Miljøforvaltningen har fokus på at minimere de trafikale gener ved anlægsarbejderne og sikre den bedst mulige fremkommelighed gennem byen. Dette både i forhold til den langsigtede planlægning, hvor der koordineres trafikalt med øvrige anlægsprojekter, og i planlægningen af det konkrete arbejde. For at koordinere med andre større anlægsprojekter, så der sikres den bedst mulige fremkommelighed, igangsættes det fysiske anlægsprojekt først i april 2017.

I det konkrete arbejde kan fremkommeligheden tilgodeses ved etapeopdeling af projekterne, tilrettelæggelse af så kort en arbejdsproces som muligt, udførelse af nat- og weekendarbejde samt sikring af godkendelse af projekt- og skilteplaner.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 70,0 mio. kr. i perioden 2015-2018.

Tabel 3. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Tuborgvej over Jernbanen</i>							
- Projektering, byggeledelse, tilsyn mv.	200	7.000	2.000	800		10.000	7.200*
- Udførelse			20.000	5.000		25.000	
<i>Anlæg – Gangtunnel under Østerbrogade</i>							
- Projektering, byggeledelse, tilsyn mv.	100	3.900	2.000			6.000	4.000*
- Udførelse			15.000			15.000	
<i>Anlæg - Gangtunnel under Tomsgårdsvej</i>							
- Projektering, byggeledelse, tilsyn mv.	100	2.400	1.500			4.000	2.500*
- Udførelse			10.000			10.000	
Anlægsudgifter i alt	400	13.300	50.500	5.800		70.000	13.700*

Note: I projekteringen er indeholdt rådgiveres ydelser og forvaltningens administration ved projektets gennemførelse samt uforudselige udgifter i forbindelse hermed.

Projekterne ”Gangtunnel under Østerbrogade ved Koldinggade” og ”Gangtunnel under Tomsgårdsvej ved Hovmestervej” forventes ibrugtaget i december 2017, og projektet ”Tuborgvej over Jernbanen” forventes ibrugtaget i april 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017/April 2018

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til genopretning af de pågældende bygværker. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre bygværker i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Genopretningsrammen 2016	76.081*						
Overførselssagen 2012-2013		8.500					
Budgetaftale 2014			9.200				
Genopretningsrammen 2017			88.400				
Genopretningsrammen 2018				70.000			
Afsatte midler i alt	76.081	8.500	97.600	70.000			

Note: *Der er efterfølgende overført 6,2 mio. kr. til Nordhavnsvej-projektet jf. Borgerrepræsentationens beslutning den 13. december 2012.

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram for infrastrukturen i København 2014-2022”:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_kjKHRgzuRc.pdf

Den næste udgave af publikationen publiceres ultimo juni 2015.



TM1e Genopretning af vejbrønde



16. juni 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Skybruddet i København den 31. august 2014 bekræftede endnu engang vigtigheden af et velfungerende vejafvandingsystem. De store mængder regn medførte, udover oversvømmede kældre og spærrede veje, også ødelagte kørebaner og trafiksignaler.

Genopretning af vejafvandings er et af de syv elementer i genopretningsprogrammet "Et løft til vejene", og genopretningsbehovet for vejafvandings er estimeret til at være ca. 260 mio. kr. frem til og med 2022.

Indhold

Vejbrøndenes funktion er at lede regn væk fra vejene. Når brøndene er defekte, står der derfor vand på vejene efter regnskyl. Det kan i sommerperioden medføre farlig akvaplaning for biler og giver endvidere generende opsprojt på fodgængere og cyklister. Stående vand på cykelstierne virker også som en indsnævring af deres bredde. Det reducerer fremkommeligheden, og der kan opstå farlige undvigemanøvrer, når cyklisterne kører udenom. Om vinteren kan vandet give farlige situationer, når det fryser til is. Defekte vejbrønde skaber ligeledes risiko for underminering af vejen, grobund for rottereder og kan være en medvirkende årsag til oversvømmede kældre.

Det estimerede behov for genopretning på ca. 260 mio. kr. svarer til reovering af ca. 10.000 vejafvandingsenheder (stikledninger eller vejbrønde), hvilket er ca. 25 % af Københavns Kommunes vejafvandingsnetværk.

Dette budgetønske omhandler genopretning af ca. 1.000 stikledninger og vejbrønde for 25,0 mio. kr., hvilket er ca. 10 % af det samlede behov for genopretning af vejafvandings. De defekte vejbrønde identificeres via TV-inspektioner udført af HOFOR og Teknik- og Miljøforvaltningen og prioriteres således, at der undgås unødvendige opgravninger og fremkommelighedsgener. Renoveringen planlægges derfor i forbindelse med asfaltarbejder, ligesom der anvendes opgravningsfri metoder, når det er muligt.

Projektet vurderes overordnet til at være ukompliceret. Se afsnittet risikovurdering for en udfyldende risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen vil medvirke til et velfungerende vejafvandingsystem.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Velfungerende vejafvandingsystem	- Øget sikkerhed og fremkommelighed for cyklister og bilister. - Forebyggelse af rottereder. - Forebyggelse af oversvømmelser i kældrene.
Beskæftigelseeffekt (25,0 mio. kr.)	30,0 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 25,0 mio. kr. Projektet forventes afsluttet i december 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016
Genopretning af vejbrønde	25.000

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et ukompliceret anlægsprojekt. Der er afsat 5 % til håndtering af uforudsete udgifter, som f.eks. behov for opgravninger i stedet for strømpeforinger, hvilket medfører større udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 25,0 mio. kr. i 2016 inklusiv fremkommelighedstiltag som f.eks. natarbejde.

Tabel 3. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg						
- Projektering		1.000			1.000	1.000*
- Reparation af vejbrønde		22.200			22.200	22.200*
- Fremkommelighedstiltag		1.800			1.800	1.800*
Anlægsudgifter i alt		25.000			25.000	25.000*

Anlægsprojektet forventes igangsat i januar 2016 og afsluttet i december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til genopretning af de pågældende brønde. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre brønde i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			9.300				
Budgetaftale 2015				3.500			
Afsatte midler i alt			9.300	3.500			

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram for infrastrukturen i København 2014-2022”:
http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_kjKHRgzuRc.pdf Den næste udgave af publikationen publiceres ultimo juni 2015.



TMIa Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Valby Langgade

16. juni 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Valby

Lokalitet/Adresse
Valby Langgade mellem Skolegade og Vigerslevvej

Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Genopretningsprogrammet "Et løft til vejene" er derfor igangsat i perioden 2013-2022 for at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. For at nå i mål med planen er det nødvendigt, at der bevilges knap 400 mio. kr. årligt frem til 2022.

Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der samtidig støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet og hastigheden er højere end 40 km/t.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning, støjreducerende asfalt, signalanlæg og begrønning på Valby Langgade mellem Skolegade og Vigerslevvej. Strækningen er valgt ud fra, at den ligger i et udsat byområde, dens dårlige tilstand, store trafikbelastning og dens høje antal af støjbelastede boliger.

Der kan i budgetønsket vælges mellem to scenarier, henholdsvis en genopretning af kørebaner og en helhedsgenopretning.

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Kørebanerne genoprettes med støjreducerende asfalt. Samtidig genoprettes afvanding og signalanlæg, og der begrønnes i forbindelse med genopretningen.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Udover de elementer, der indgår i genopretning af kørebaner, genoprettes cykelstier og fortove.

Helhedsgenopretning er økonomisk fordelagtig, idet der i forbindelse med anlægsarbejder anvendes omkring 10 % af de samlede udgifter til byggeplads, afspærringer og trafikafviklingen i anlægsperioden. Helhedsgenopretning medfører derfor, at disse udgifter reduceres, da cykelstier og fortove genoprettes samtidig med genopretningen af kørebaner.

Helhedsgenopretning er derudover hensigtsmæssig, da de færdige strækninger ikke har behov for større vedligehold i op til 15 år. Det har en positiv effekt for borgere og naboer, der spares for gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.

Begge scenarier indeholder følgende tiltag:

Afvanding

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

Signalanlæg

Styringen af Københavns signalanlæg er nu på plads, og der mangler kun et mindre antal trafikstyringer med meget driftskrævende spoledetektorer i vejbane, som skal omlægges til video, radar eller alternativt fjernes. Der resterer dog stadig ca. 145 signalanlæg med ældre glødepæresignaler, som er på vej ud af markedet. En fuld overgang til strømbesparende LED-signaler er derfor nødvendig og også ønskværdig grundet lavere CO₂-udledning.

Begrønning

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter stor pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer i byen. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at planlægge og plante træer i forbindelse med genopretningen.

Fremkommelighedstiltag

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

Valby Langgade går gennem det udsatte byområde Valby/Vigerslev. Københavns Kommune har ambitioner om at forbedre levevilkårene for borgere i udsatte byområder, som ofte generes af trafikstøj og nedslidt infrastruktur.

Indsatsen forventes at skabe forbedret livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes. Samtidig øges trafikikkerheden, ligesom de genoprettede strækninger giver et løft til både vejnettet og byrummet. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i

Københavns Kommune, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele dens levetid på ca. 12 år. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen, hvilket udgør en mærkbar ændring. 1.251 boliger er belastet af trafikstøj fra strækningen, hvilket svarer til, at ca. 2.300 borgere vil opleve en mærkbar støjreduktion fra vejtrafikken, hvis der udlægges støjreducerende asfalt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Sikrer fremkommelighed. - Øget trafiksikkerhed.
Støjreducerende asfalt	- Støjreduktion mindsker risiko for stress og bidrager dermed til at forbedre helbred og livskvalitet. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme.
Afvanding	- Velfungerende vejbrønde fjerner vand på cykelstier og kørebaner, hvilket forbedrer fremkommelighed og komfort. - Velfungerende vejbrønde reducerer omfanget af rotteproblemer og oversvømmede kældre ved skybrud.
Signalanlæg	- Sikrer fremkommelighed. - Højere sikkerhed.
Begrønning	- Træerne fungerer som luftrensere, og det er bevist i forbindelse med klimaforandringerne, at de er med til at køle den varme by og skabe fordampning. - Træerne øger den biologiske mangfoldighed og giver den enkelte borger en grønnere oplevelse af byen.
Fremkommelighedstiltag	- Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet reduceres.
Beskæftigelseseffekt - Scenarie 1. Genopretning (24,5 mio. kr.) - Scenarie 2. Helhedsgenopretning (33,4 mio. kr.)	29,4 årsværk 40,1 årsværk

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

Økonomi

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretningen af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,5 mio. kr. i 2016 inklusiv signalanlæg, begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,4 mio. kr. i 2016 inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg, begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Table 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Scenarie 1. Genopretning af kørebaner	24.540	110
- Kørebaner og afvanding	17.500	
- Signalanlæg	500	
- Begrønning	2.640	110
- Fremkommelighedstiltag (nat- og/eller weekendarbejde)	3.900	
Scenarie 2. Helhedsgenopretning	33.440	110
- Helhedsgenopretning	26.400	
- Signalanlæg	500	
- Begrønning	2.640	110
- Fremkommelighedstiltag (nat- og/eller weekendarbejde)	3.900	

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

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et relativt ukompliceret anlægsprojekt. Derfor afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter. Projektet skal koordineres med andre større anlægsprojekter, hvilket kan have indflydelse på tidsplanen.

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af afvandingen, cykelstierne og fortovene på strækningen, 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 med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudsete udgifter. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Genopretning af kørebaner

Genopretningen af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,5 mio. kr. i 2016 inklusiv signalanlæg, begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Genopretning af kørebaner og afvanding		17.500				17.500	17.500*
- Signalanlæg		500				500	500*
- Begrønning (44 træer)		2.640				2.640	2.640*
- Nat- og eller weekendarbejde		3.900				3.900	3.900*
Anlægsudgifter i alt		24.540				24.540	24.540*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer			110	110	110	330	
Afledte serviceudgifter i alt			110	110	110	330	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,4 mio. kr. i 2016 inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg, begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Helhedsgenopretning		26.400				26.400	26.400*
- Signalanlæg		500				500	500*
- Begrønning (44 træer)		2.640				2.640	2.640*
- Nat- og eller weekendarbejde		3.900				3.900	3.900*
Anlægsudgifter i alt		33.440				33.440	33.440*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer			110	110	110	330	
Afledte serviceudgifter i alt			110	110	110	330	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 6. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram for infrastrukturen i København 2014-2022”:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_kjKHRgzuRc.pdf

Den næste udgave af publikationen publiceres ultimo juni 2015.

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



TMI 2c Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Frederikssundsvej

1. juli 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Frederikssundsvej mellem Nørrebro Station og Bellahøj

Baggrund

Politik for udsatte byområder udpeger seks udsatte byområder i København herunder Bispebjerg-Nordvest. Trafikstøj og nedslidt infrastruktur er udbredt i de udsatte byområder, hvilket betyder, at borgerne i områderne ikke får ro til søvn og hvile, og at omgivelserne virker forsømte og nedprioriterede. Københavns Kommune ønsker at forbedre rammerne for at øge livskvaliteten for borgere i de udsatte byområder.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Frederikssundsvej mellem Nørrebro Station og Bellahøj. Strækningen er valgt, fordi den ligger i et udsat byområde, er i dårlig stand, har stor trafikbelastning og et højt antal af støjbelastede boliger. Samtidig kan helhedsgenopretningen være med til at færdiggøre byrummet i forbindelse med busfremkommelighedsprojektet på Frederikssundsvej.

Der kan i budgetønsket vælges mellem to scenarier, henholdsvis en genopretning af kørebaner og en helhedsgenopretning.

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Kørebanerne genoprettes med støjreducerende asfalt. Samtidig genoprettes afvanding og signalanlæg.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Udover de elementer, der indgår i genopretning af kørebaner, genoprettes cykelstier og fortove.

Helhedsgenopretning er økonomisk fordelagtig, idet der i forbindelse med anlægsarbejder anvendes omkring 10 % af de samlede udgifter til byggeplads, afspærringer og trafikafviklingen i anlægsperioden. Helhedsgenopretning medfører derfor, at disse udgifter reduceres, fordi at cykelstier og fortove genoprettes samtidig med genopretningen af kørebaner.

Helhedsgenopretning er derudover hensigtsmæssig, fordi de færdige strækninger ikke har behov for større vedligehold i op til 15 år efter. Det har en positiv effekt for borgere og naboer, der spares for gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.

Begge scenarier indeholder følgende tiltag:

Afvanding

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

Signalanlæg

Styringen af Københavns signalanlæg er nu på plads, og der mangler kun et mindre antal trafikstyringer med meget driftskrævende spoledetektorer i vejbane, som skal omlægges til video, radar eller alternativt fjernes. Der resterer dog stadig ca. 145 signalanlæg med ældre glødepæresignaler, som er på vej ud af markedet. En fuld overgang til strømbesparende LED-signaler er derfor nødvendig og også ønskværdig grundet lavere CO₂-udledning.

Fremkommelighed

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen forventes at skabe forbedret livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes. Samtidig øges trafiksikkerheden, ligesom de genoprettede strækninger giver et løft til både vejnettet og byrummet. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i Københavns Kommune, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele levetiden på omkring 12 år. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen, hvorfor det vil være en mærkbar ændring. 2.833 boliger er belastet af trafikstøj fra strækningen. Ca. 5.000 borgere vil derfor opleve en mærkbar støjreduktion fra vejtrafikken, hvis der udlægges støjreducerende asfalt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Sikrer fremkommelighed. - Øget trafiksikkerhed.
Støjreducerende asfalt	- Støjreduktion mindsker risiko for stress og bidrager dermed til at forbedre helbred og livskvalitet. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme.
Signalanlæg	- Sikrer fremkommelighed. - Højere sikkerhed.
Afvanding	- Velfungerende vejbrønde fjerner vand på cykelstier og kørebaner, hvilket forbedrer fremkommelighed og komfort. - Velfungerende vejbrønde reducerer velfungerende brønde omfanget af rotteproblemer og oversvømmede kældre ved skybrud.
Beskæftigelseeffekt	
- Scenarie 1. Genopretning (25,4 mio. kr.)	30,5 årsværk
- Scenarie 2. Helhedsgenopretning (35,5 mio. kr.)	42,6 årsværk

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

Økonomi

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretning af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,4 mio. kr. i 2016 inklusiv signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde. Projektet forventes ibrugtaget december 2016.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 35,5 mio. i perioden 2016-2017 kr. inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde. Projektet forventes ibrugtaget september 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-17
Scenarie 1. Genopretning af kørebaner	25.400
- Kørebaner og afvanding	19.900
- Nat- og/eller weekendarbejde	4.500
- Signalanlæg	1.000
Scenarie 2. Helhedsgenopretning	35.500
- Helhedsgenopretning	30.000
- Nat- og/eller weekendarbejde	4.500
- Signalanlæg	1.000

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

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et ukompliceret anlægsprojekt. Derfor afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af afvandingen, cykelstierne og fortovene på strækningen, 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 med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudsete udgifter. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

Projektet skal koordineres med busfremkommelighedsprojektet for Frederikssundsvej for at sikre den samlede trafikale fremkommelighed. Det betyder, at en forsinkelse på busfremkommelighedsprojektet giver en forsinkelse på genopretningen af Frederikssundsvej. Projekterne kan sammentænkes, så en eventuel forsinkelse blot vil give en ændret tidsplanen, men ingen økonomiske konsekvenser.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Genopretning af kørebaner

Genopretning af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,4 mio. kr. i 2016 inklusiv signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde.

Tabel 3. Anlægsudgifter: Genopretning af kørebaner

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Kørebaner og afvanding		19.900				19.900	19.900*
- Signalanlæg		1.000				1.000	1.000*
- Nat- og/eller weekendarbejde		4.500				4.500	4.500*
Anlægsudgifter i alt		25.400				25.400	25.400*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juni 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 35,5 mio. kr. i perioden 2016-2017 inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde.

Tabel 5. Anlægsudgifter: Helhedsgenopretning

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Helhedsgenopretning		12.000	18.000			30.000	30.000*
- Signalanlæg			1.000			1.000	1.000*
- Nat- og/eller weekendarbejde			4.500			4.500	4.500*
Anlægsudgifter i alt		12.000	23.500			35.500	35.500*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juni 2016 og ibrugtaget i september 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram og skybrudssikring af infrastrukturen i København 2015-2022”.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_4nPFctbUTn.pdf

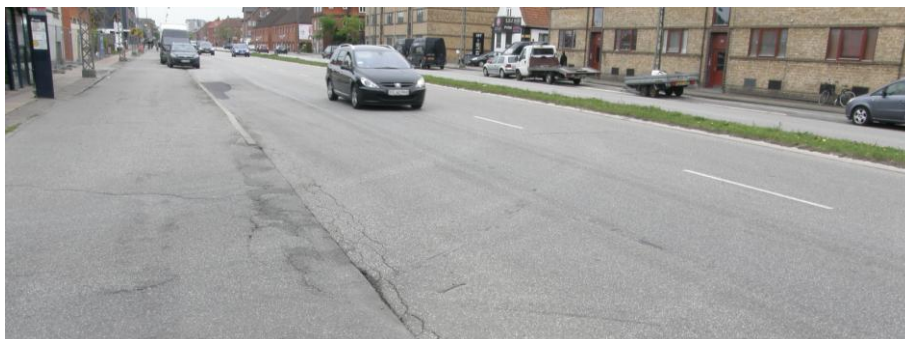
Behovet for at reducere vejtrafikstøj er beskrevet i pjecen ”Handlingsplan for vejtrafikstøj – Københavns Kommune 2013-2018”:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1128_Crpyl7u46.pdf



TMI b Helhedsgenopretning og støjreducerende foranstaltninger på Roskildevej

16. juni 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Valby

Lokalitet/Adresse
Roskildevej mellem kommunegrænsen til Rødovre og Frederiksberg

Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Genopretningsprogrammet "Et løft til vejene" er derfor igangsat for i perioden 2013-2022 at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. For at nå i mål med planen er det nødvendigt, at der bevilges knap 400 mio. kr. årligt frem til 2022.

Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der samtidig støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet og hastigheden er højere end 40 km/t.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning, støjreducerende asfalt og begrønning på Roskildevej mellem Peter Bangs Vej og kommunegrænsen til Frederiksberg. Strækningen er valgt ud fra dens dårlige tilstand, store trafikbelastning og dens høje antal af støjbelastede boliger. I genopretningsrammen for 2015 blev der bevilget midler til udlægning af støjreducerende asfalt på strækningen mellem Peter Bangs Vej og kommunegrænsen til Rødovre.

Der kan i budgetønsket vælges mellem to scenarier, henholdsvis en genopretning af kørebaner og en helhedsgenopretning samt et tilvalg om hastighedsreduktion.

Scenario 1. Genopretning af kørebaner

Kørebanerne genoprettes med støjreducerende asfalt. Samtidig genoprettes afvanding og der begrønnes i forbindelse med genopretningen.

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Udover de elementer, der indgår i genopretning af kørebaner, genoprettes cykelstier og fortove.

Helhedsgenopretning er økonomisk fordelagtig, idet der i forbindelse med anlægsarbejder anvendes omkring 10 % af de samlede udgifter til byggeplads, afspærringer og trafikafviklingen i anlægsperioden. Helheds-

genopretning medfører derfor, at disse udgifter reduceres, da cykelstier og fortove genoprettes samtidig med genopretningen af kørebaner.

Helhedsgenopretning er derudover hensigtsmæssig, da de færdige strækninger ikke har behov for større vedligehold i op til 15 år. Det har en positiv effekt for borgere og naboer, der spares for gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.

Begge scenarier indeholder følgende tiltag:

Afvanding

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

Begronning

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter stor pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer i byen. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at planlægge og plante træer i forbindelse med genopretningen.

Fremkommelighedstiltag

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

Tilvalg: Hastighedsnedsættelse

Der kan i forbindelse med de to scenarier vælges yderligere støjreducerende tiltag i form af hastighedsreduktion fra 60 km/t til 50 km/t og hastighedsnedsættende foranstaltninger. Foranstaltningen indebærer, at skiltningen ændres på strækningerne, og at vejen indrettes, så den indbyder til lavere hastighed. Afhængig af lokale forhold kan hastighedsnedsættende foranstaltninger etableres i form af smallere kørespor, ny afstribning m.v.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen forventes at betyde en forbedret livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes. Samtidig øges trafiksikkerheden, ligesom de genoprettede strækninger giver et løft til både vejnettet og byrummet. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i Københavns Kommune, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele dens levetid på ca. 12 år. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen. Hvis hastighedsnedsættelse tilvæl-

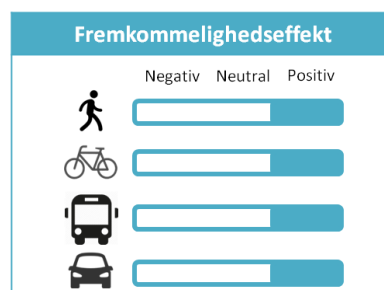
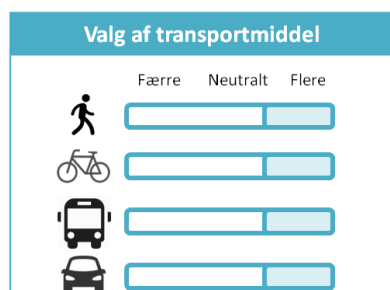
ges, giver det en samlet støjreduktion på ca. 3 dB. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 50 % af trafikken fjernes fra vejen.

655 boliger er belastet af trafikstøj fra strækningerne, hvilket svarer til, at ca. 1.050 borgere vil opleve en mærkbar støjreduktion fra vejtrafikken ved indsatsen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Sikrer fremkommelighed. - Højere sikkerhed.
Støjreducerende asfalt	- Støjreduktion mindsker risiko for stress og bidrager dermed til at forbedre helbred og livskvalitet. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme.
Afvanding	- Velfungerende vejbrønde fjerner vand på cykelstier og kørebaner, hvilket forbedrer fremkommelighed og komfort. - Velfungerende vejbrønde reducerer desuden omfanget af rotteproblemer og oversvømmede kældre ved skybrud.
Begrønning	- Træerne fungerer som luftrensere, og det er bevist i forbindelse med klimaforandringerne, at de er med til at køle den varme by og skabe fordampning. - Træerne øger den biologiske mangfoldighed og giver den enkelte borger en grønnere oplevelse af byen.
Fremkommelighedstiltag	- Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet reduceres.
Hastighedsnedsættelse, herunder ændret indretning af byrummet	- Højere trafiksikkerhed. Hvis der opnås fuld effekt af hastighedsnedsættelsen vil effekten på trafiksikkerheden kunne beregnes til ca. 40 % færre alvorligt tilskadede.
Beskæftigelseseffekt - Scenarie 1. Genopretning (22,1 mio. kr.) - Scenarie 2. Helhedsgenopretning (31,0 mio. kr.) - Tilvalg Hastighedsnedsættelse (4,0 mio. kr.)	26,5 årsværk 37,2 årsværk 4,8 årsværk

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



Økonomi

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretningen af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,1 mio. kr. i perioden 2016-2017 inklusiv begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsud-

gifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 31,0 mio. kr. i perioden 2016-2017 inklusiv begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tilvalg: Hastighedsnedsættelse

Hastighedsreduktionen er et tilvalg til de to scenarier. Denne hastighedsreduktion har estimerende anlægsomkostninger på 4,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Ved et tilvalg af hastighedsreduktion bliver de samlede anlægsomkostninger henholdsvis 26,1 mio. kr. eller 35,0 mio. kr. afhængigt af, om genopretning af kørebaner eller helhedsgenopretning vælges. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016 ved en genopretning af kørebaner og i december 2017 ved en helhedsgenopretning.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Scenario 1. Genopretning af kørebaner	22.120	30
- Kørebaner og afvanding	17.500	
- Begrønning	720	30
- Fremkommelighedstiltag (nat- og/eller weekendarbejde)	3.900	
Scenario 2. Helhedsgenopretning	31.020	30
- Helhedsgenopretning	26.400	
- Begrønning	720	30
- Fremkommelighedstiltag (nat- og/eller weekendarbejde)	3.900	
Tilvalg: Hastighedsnedsættelse	4.000	
- Hastighedsnedsættelse	4.000	

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

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et relativt ukompliceret anlægsprojekt. Derfor afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter. Projektet skal dog koordineres med andre større anlægsprojekter, hvilket kan have indflydelse på tidsplanen.

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af afvandingen, cykelstierne og fortovene på strækningen, 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 med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudsete udgifter. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

Der er imidlertid en risiko for, at Københavns Politi ikke vil give Københavns Kommune samtykke til ændrede hastighedsgrænser.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Genopretning af kørebaner

Genopretningen af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 22,1 mio. kr. i perioden 2016-2017 inklusiv begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Genopretning af kørebaner og afvanding		17.500				17.500	17.500*
- Begrønning (12 træer)		720				720	720*
- Nat- og eller weekendarbejde		3.900				3.900	3.900*
Anlægsudgifter i alt		22.120				22.120	22.120*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer			30	30	30	90	
Afledte serviceudgifter i alt			30	30	30	90	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 31,0 mio. kr. i perioden 2016-2017 inklusiv begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træer.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Helhedsgenopretning		10.000	16.400			26.400	26.400*
- Begrønning (12 træer)			720			720	720*
- Nat- og eller weekendarbejde			3.900			3.900	3.900*
Anlægsudgifter i alt		10.000	21.020			31.020	31.020*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer				30	30	60	
Afledte serviceudgifter i alt				30	30	60	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

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

Tilvalg: Hastighedsnedsættelse

Hastighedsreduktionen i form af hastighedsreduktion fra 60 km/t til 50 km/t og hastighedsnedsættende foranstaltninger har estimerende anlægsomkostninger på 4,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Ved et tilvalg af hastighedsreduktion bliver de samlede anlægsomkostninger hhv. 35,0 eller 26,1 mio. kr. afhængigt af, om helhedsgenopretning eller genopretning vælges.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg							
- Hastighedsreduktion		2.000	2.000			4.000	4.000*
Anlægsudgifter i alt		2.000	2.000			4.000	4.000*

Et eventuelt tilvalg af hastighedsreduktionen har ingen betydning for ibrugtagningstidspunktet for henholdsvis genopretningen af kørebaner december 2016 og helhedsgenopretningen i december 2017.

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere bevilget anlægsmidler til støjreducerende asfalt på en del af strækningen, hvilket der er taget højde for i budgetteringen. Af tabel 9 fremgår oversigt over tidligere afsatte midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 8. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram for infrastrukturen i København 2014-2022”:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_kjKHRgzRc.pdf

Den næste udgave af publikationen publiceres ultimo juni 2015.

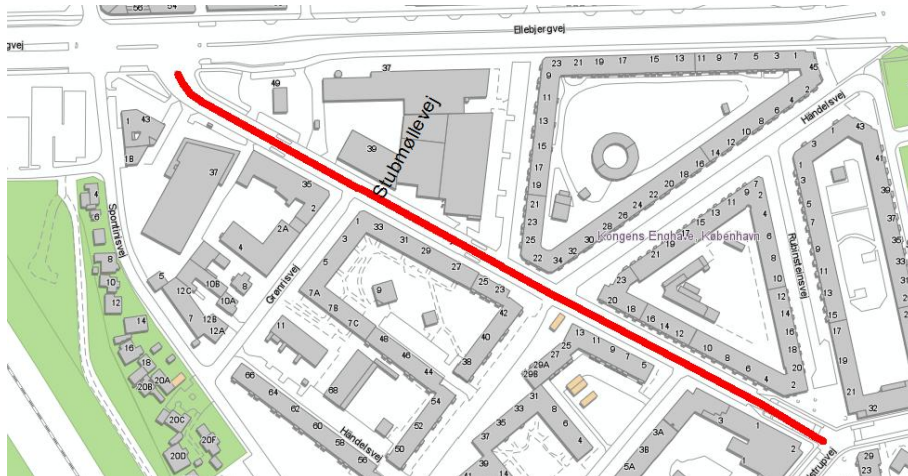
Behovet for at reducere vejtrafikstøj er beskrevet i pjecen ”Handlingsplan for vejtrafikstøj – Københavns Kommune 2013-2018”:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1128_CrpyJl7u46.pdf



28. august 2015

TMI07 Helhedsgenopretning af Stubmøllevej



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse
Stubmøllevej

Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene” er derfor igangsat i perioden 2013-2022 for at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. For at nå i mål med planen er det nødvendigt, at der bevilges knap 400 mio. kr. årligt frem til 2022. Budgetnotatet er bestilt af Enhedslisten.

Indhold

Dette budgetnotat omhandler helhedsgenopretning af Stubmøllevej, som ligger i Sydhavnen. Vejene har en årsdøgntrafik på 3.700 biler.

Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der kun støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet og hastigheden er højere end 40 km/t. På hovedparten af Stubmøllevej er den tilladte hastighed 40 km/t, og den støjreducerende asfalt har dermed ikke en mærkbar effekt.

Genopretning af kørebanerne vil i midlertid reducere støjen fra vejtrafikken i området, uanset om der vælges støjreducerende eller traditionel asfalt, da en genoprettet vej er mere jævn. Når vejbelægningens overfladestruktur bliver mere jævn, reduceres den vibrationsgenererede støj.

Prisen for støjreducerende og traditionel asfalt er den samme, men når den støjreducerende asfalt ikke har en mærkbar effekt, er det af hensyn til levetid fordelagtigt at vælge traditionel asfalt.

Scenario 1. Genopretning af kørebaner

Kørebanerne og afvanding genoprettes.

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Kørebanerne, afvanding og fortove genoprettes. Helhedsgenopretning er økonomisk fordelagtig, idet der i forbindelse med anlægsarbejder anvendes omkring 10 % af de samlede udgifter til byggeplads, afspærringer og trafikafviklingen i anlægsperioden. Helhedsgenopretning medfører derfor, at disse udgifter reduceres, da fortove genoprettes samtidigt med genopretningen af kørebaner.

Helhedsgenopretning er derudover hensigtsmæssig, da de færdige strækninger ikke har behov for større vedligehold i op til 15 år. Det har en positiv effekt for borgere og naboer, der spares for gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.

Afvanding

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

Begrønning

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter stor pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer i byen. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at plante træer i forbindelse med genopretningen.

På Stubmøllevej er det muligt at plante flere gadetræer uden at nedlægge parkeringspladser ved at omlægge hjørnegaderummet og placere træerne indenfor 10-meterzonen op til gadehjørner.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen forventes at skabe forbedret livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes. 253 boliger er belastet af trafikstøj fra strækningen, hvilket svarer til, at ca. 420 borgere vil opleve en støjrreduktion fra vejtrafikken, hvis der udlægges ny asfalt.

Samtidig øges trafiksikkerheden, ligesom de genoprettede strækninger giver et løft til både vejnettet og byrummet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Sikrer fremkommelighed. - Øget trafikssikkerhed.
Ny asfaltbelægning	- Sikrer fremkommelighed. - Øget trafikssikkerhed. - Reducerer støjniveauet fra vejtrafikken.
Afvanding	- Velfungerende vejbrønde fjerner vand på cykelstier og kørebaner, hvilket forbedrer trafikssikkerhed, fremkommelighed og skaber øget komfort. - Velfungerende vejbrønde reducerer omfanget af rotteproblemer og oversvømmede kældre ved skybrud.
Begrønning	- Træerne fungerer som luftrensere, og det er bevist i forbindelse med klimaforandringerne, at de er med til at køle den varme by og skabe fordampning. - Træerne øger den biologiske mangfoldighed og giver den enkelte borger en grønnere oplevelse af byen.
Beskæftigelseeffekt - Genopretning (4,8 mio. kr.) - Helhedsgenopretning (6,4 mio. kr.)	5,8 årsværk 7,7 årsværk

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

Økonomi

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretningen af kørebaner og genopretning af afvanding inkl. begrønning har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,8 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget i november 2016.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen inkl. begrønning har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,4 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget i november 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Scenarie 1. Genopretning af kørebaner	4.750	125
- Kørebaner og afvanding	3.500	
- Begrønning	1.250	125
Scenarie 2. Helhedsgenopretning	6.350	125
- Helhedsgenopretning	5.100	
- Begrønning	1.250	125

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

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et relativt ukompliceret anlægsprojekt. Der afsættes jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægs-summen til uforudsete udgifter. Projektet skal koordineres med andre større anlægsprojekter, hvilket kan have indflydelse på tidsplanen.

I budgetteringen er det forudsat, at det kun er de nedslidte dele af afvandingen og fortovene på strækningen, 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 med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudsete udgifter. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

Ligeledes er det en forudsætning, at Politiet godkender, at der etableres plantebede og plantes træer indenfor 10-meterzonen for at projektet kan gennemføres.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretningen af kørebaner og afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,8 mio. kr. i 2016 inkl. begrønning. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Scenarie 1</i>							
- Genopretning af kørebaner og afvanding		3.500				3.500	3.500*
- Begrønning (10 træer)		1.250				1.250	1.250*
Anlægsudgifter i alt		4.750				4.750	4.750*
<i>Afledte serviceudgifter – Scenarie 1</i>							
- Pleje af træer			125	125	125	375	
Afledte serviceudgifter i alt			125	125	125	375	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2016 og ibrugtaget i november 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,4 mio. kr. i 2016 inkl. begroning. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Scenarie 2</i>							
- Helhedsgenopretning		5.100				5.100	5.100*
- Begroning (10 træer)		1.250				1.250	1.250*
Anlægsudgifter i alt		6.350				6.350	6.350*
<i>Afledte serviceudgifter – Scenarie 2</i>							
- Pleje af træer			125	125	125	375	
Afledte serviceudgifter i alt			125	125	125	375	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2016 og ibrugtaget i november 2016.

Tabel 6. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til genopretning af den pågældende strækning. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram og skybrudssikring af infrastrukturen i København 2015-2022”.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_4nPFctbUTn.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



TM5 Foranalyse af ny cykelforbindelse over banen ved Dybbølsbro

16. juni 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel

Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet

Dybbølsbro

Baggrund

Dybbølsbro indgår som et vigtigt element i det københavnske cykelnet og skaber forbindelse mellem Vesterbro og Fisketorvet samt videre via Cykelslangen og Bryggebroen til Amager. Åbningen af Cykelslangen har intensiveret cykeltrafikken på broen, og kapaciteten overskrides jævnligt. Der er igangsat ny byudvikling på både Kalvebod Brygge Vest, Enghave Brygge og Islands Brygge Syd, som fremadrettet vil generere yderligere cykel- og fodgængertrafik på Dybbølsbro, hvilket yderligere underbygger behovet for at udvide broens fortov og cykelstier.

Indhold

På baggrund af de voksende kapacitetsproblemer for både cyklister og gående ønskes der midler til at udarbejde en foranalyse og et idéoplæg for at afklare, hvorledes der kan skabes bedre forhold for cyklister og gående mellem Cykelslangen/Fisketorvet og Vesterbro. Foranalysen skal bl.a. undersøge konstruktionsmuligheder samt udfordringer ved disse, kvalificere de samlede omkostninger samt undersøge alternativer til en direkte udvidelse af Dybbølsbro for at øge fremkommeligheden.

Dybbølsbro ejes af Banedanmark, mens vejarealet på broen ejes af Københavns Kommune. Konstruktionsmæssigt består Dybbølsbro af to separate broer, der begge er ca. 200 meter lange. I forlængelse af Dybbølsbro ligger broen over Kalvebod Brygge, som også ejes af Københavns Kommune. Af hensyn til fremkommelighed m.v. er det nødvendigt at se på begge broer som en samlet strækning i idéoplægget.

IKEA har i vinteren 2015 købt et større areal af udviklingsområdet Kalvebod Brygge Vest med det formål at opføre et 37.000 m² stort varehus. Arealet strækker sig ind under Dybbølsbro, og det er planen, at varehuset skal have indgang for gående og cyklende fra Dybbølsbro. Der skal derfor laves en ny lokalplan og tilhørende VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet) for at muliggøre projektet. Det forventes dog ikke, at den trafikale indretning på Dybbølsbro ændres væsentligt fra den gældende lokalplan. Den gældende lokalplan muliggør en udvidelse af Dybbølsbro fra de nuværende ca. 27 meter til i alt 35,7 meter for at imødekomme den fremtidige stigning af cykel- og gangtrafik samt adgang til den kommen-

de omkringliggende bebyggelse. Idéoplægget skal koordineres med både IKEA og Banedanmark.

Foranalysen og idéoplægget ikke forbundet med nogen risiko, men tidsplanen kan være forbundet med en lille risiko, se risikovurdering. Den efterfølgende etablering af cykelforbindelsen må forventes at være kompliceret og forbundet med stor risiko.

Overordnede målsætninger og effekter

Udvidelse af kapaciteten på Dybbølsbro vil forbedre fremkommelighed for gående og cyklister vil understøtte målsætningen om at udvikle København til at være Verdens Bedste Cykelby, og de forbedrede forhold for gående vil understøtte målsætningerne om at ”Flere går mere”.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Foranalyse og ideoplæg	- Afklaring af konstruktive muligheder. - Afsøgning af muligheder og udfordringer ved at forbedre cykelforbindelsen. - Idéoplæg for hvorledes løsningen kan se ud. - Robust skøn for anlægsøkonomien.
Beskæftigelseeffekt (1,0 mio. kr.)	1,2 årsværk

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

Økonomi

Ideoplægget har estimerede udgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2015-2016. Projektet forventes afsluttet i juni 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2016
Foranalyse og idéoplæg om ny cykelforbindelse over banen ved Dybbølsbro	1.000

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

Det samlede anlægsprojekt for en udvidelse af Dybbølsbro har tidligere være budgetteret til 75,0 mio. kr., hvilket idéoplægget dog skal kvalificere yderligere.

Risikovurdering

Indholdsmæssigt er der ingen risiko forbundet med idéoplægget, men grundet koordineringen med IKEA og Banedanmark er der en mindre risiko for, at idéoplægget ikke når at blive færdigt, så det kan danne grundlag for forhandlingerne om budget 2017.

Der er indarbejdet en buffer i tidsplanen, men erfaringen med lignende projekter med Banedanmark har vist, at arbejdet er vanskeligt at koordinere. Indholdet af idéoplægget skal desuden koordineres med mulige ITS-projekter, fremkommelighedsprojekter og med den nye lokalplan Kalvebod Brygge Vest II.

Selve etableringen og anlægsudgifterne må forventes at være forbundet med meget risiko, da banedrift og vejtrafikken på Kalvebod Brygge skal

opretholdes i anlægsperioden. Idéoplægget vil kvalificere dette, hvilket vil minimere risikoen for uforudsete elementer.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Idéoplægget har estimerede udgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Foranalyse og udarbejdelse af idéoplæg	100	900				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	100	900				1.000	1.000*

Idéoplægget forelægges Teknik- og Miljøudvalget inden sommerferien 2016 og vil kunne danne grundlag for et budgetnotat, der kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

Henvisninger

Startredegerørelsen for Kalvebod Brygge Vest II blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 27. april 2015.

<http://www.kk.dk/files/edoc/e781169b-910e-4b48-8582-4c4fe62c4123/ebd37ea0-c0b6-48b9-82f3-4dd2516099a6/Attachments/12831198-14082688-4.PDF>

Den gældende lokalplan 485, Kalvebod Brygge Vest, blev bekendtgjort 20. december 2012.

<http://soap.plansystem.dk/jsp/getdoklink.jsp?planid=1470911&plantyp e=20&status=V>



TM2d Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade

9. september 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by og Amager Vest

Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede den 21. august 2014 foreløbigt at acceptere en gave fra Realdania i form af en ny cykel- og gangbro over Københavns inderhavn fra Vester Voldgade til Langebrogade. I efteråret skal Borgerrepræsentationen træffe endelig beslutning om modtagelse af gaven.

Såfremt Borgerrepræsentationen vælger at tage imod gaven, er det planen, at broen bygges af Realdania og overdrages til Københavns Kommune som færdigt byggeri medio 2018. Realdania anlægger foruden broen selve landingerne på hver side af havnen fra kajkanten og frem til henholdsvis Christians Brygge på vestsiden og Langebrogade på østsiden.

I partnerskabsaftalen, der er besluttet samtidig med den principielle modtagelse af gaven den 21. august 2014, forpligtiger Københavns Kommune sig til, såfremt det vælges endeligt at tage imod gaven, at anlægge de trafikale anlæg i nærområdet, som er nødvendige for at komme sikkert til og fra broen. For at kunne have følgeanlæggene færdige til den forventede åbning af broen, skal der som minimum afsætte 1,5 mio.kr til analyse og projektering af projekt 1 og 2 i budget 2016. Det resterende beløb kan godt afvente budget 2017.

Indhold

Den nye bro er en del af Amagerruten i Det Grønne Cykelrutenetværk og vil blive et alternativ for cyklisterne på den hårdt trafikbelastede Langebro. Den nye bro forventes derfor at ville ændre cykeltrafikken i lokalområdet. Dette budgetønske omhandler derfor de afledte anlægsprojekter, som Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer er nødvendige for at imødekomme de ændrede trafikmønstre og skabe sikkerhed og tryghed for de cyklister, der skal til og fra den nye bro.

Disse projekter er samtidig foranstaltninger, som forbedrer den generelle fremkommelighed for cyklister i Indre By og på Islands Brygge. Projekterne er præsenteret i indstillingen til Borgerrepræsentationen den 21. august 2014 og i orienteringsnotat til Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2014.

De syv projekter er angivet i prioriteret rækkefølge, hvor de første fire er helt afgørende for at kunne komme sikkert til og fra broen.

1. *Krydsombygning, Langebrogade/Ved Langebro*
En mindre krydsombygning ved Langebrogade/Ved Langebro, etablering af manglede cykelsti under Langebro i den ene side og forbedring af forhold for cyklister, der kommer fra Amager Boulevard og fra broen. Krydset er placeret umiddelbart op til den nye bro og er dér, hvor cykelflowet vil ændre sig mest i forhold til de eksisterende forhold. Til dette projekt skal der afsætte 1 mio.kr. i budget 2016 for at nå det inden broen er færdig.
2. *Foranalyse, Amager Boulevard/Ved Langebro/Klaksvigsgade*
En kapacitetsundersøgelse samt afklaring af mulighed for ombygning af krydset Amager Boulevard/Ved Langebro/Klaksvigsgade, så cykler og gående kan krydse Amager Boulevard i begge retninger. Undersøgelsen forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2016, og en eventuel ombygning af krydset kan indgå i forhandlingerne om budget 2017. Hele beløbet til foranalysen skal afsætte i 2016 for at nå det inden broens åbning.
3. *Punktvise udvidelser, Islands Brygge*
En punktvis udvidelse af cykelstien på Islands Brygge, da cykelstierne på Islands Brygge allerede i dag er for smalle. En udvidelse vil derfor have stor en effekt på fremkommeligheden for de op til 3.000-4.000 yderligere cyklister, der vil komme på Islands Brygge som følge af broen.
4. *Cykelstier, Ny Kongensgade*
En udvidelse og etablering af cykelstier på Ny Kongensgade mellem H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade. Cykelstierne vil have en stor sikkerhedsmæssig effekt for de cyklister, der som følge af den nye bro skal krydse mellem Vester Voldgade og H.C. Andersens Boulevard. Der nedlægges syv parkeringspladser i Ny Kongensgade.

De resterende tre projekter er også vigtige, da det var en del af forudsætningen for Realdanias beslutning om at donere broen, at Københavns Kommune vil forestå den trafikale tilkobling til broen. Samtidig følger Indre By Lokaludvalg, Christianshavns Lokaludvalg, Islands Brygge Lokalråd og Amager Vest Lokaludvalg den nye bro tæt og efterspørger følgeplanlæg, der kan imødekomme de ændrede trafikmønstre:

5. *Cykelstier, Jarmers Plads*
En etablering af to manglende stykker cykelsti ved Jarmers Plads. Cykelstien vil have stor betydning for at trække cyklister fra H.C. Andersens Boulevard og Nørre Voldgade ned af Vester Voldgade til den nye bro.

6. *Forbedre krydsninger, Islands Brygge-Amagerfælledvej*
En forbedring af krydsningsmulighederne ved Thorshavnsgade og Klaksvigsgade, som er en vigtig del af Amagerruten.
7. *Pulje til mindre forbedringer*
Mindre punktforbedringer, herunder eventuel nedlæggelse af utidsvarende signalanlæg på Vester Voldgade.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Broen og de afledte anlægsprojekter vil tilsammen understøtte en del af Det Grønne Cykelrutenet (Amagerruten) og således støtte op om Københavns intentioner om at blive verdens bedste cykelby.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Krydsombygning, Langebrogade/Ved Langebro	- Sikre sammenhæng mellem landingen af broen og trafikafviklingen i krydset. Forbedre sikkerheden og fremme cykelflowet til og fra Amager Boulevard og broen.
2. Foranalyse, Amager Boulevard/Ved Langebro/Klaksvigsgade	- Undersøge konsekvenserne af at muliggøre gående og cykler at krydse Amager Boulevard i begge retninger ved Klaksvigsgade.
3. Punktvisse udvidelser, Islands Brygge	- Forbedre fremkommeligheden på Amagerruten.
4. Cykelstier, Ny Kongensgade	- Forbedre sikkerheden og fremme cykelflowet til og fra H.C. Andersens Boulevard og broen.
5. Cykelstier, Jarmers Plads	- Forbedre sikkerheden og fremme cykelflowet til og fra Nørre Voldgade og broen.
6. Forbedre krydsninger, Islands Brygge-Amagerfælledvej	- Forbedre sikkerheden og fremkommeligheden på Amagerruten.
7. Pulje til mindre forbedringer	- Forbedre sikkerhed og fremkommelighed
Beskæftigelseseffekt (14,0 mio. kr.)	16,8 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,0 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2016, 0,16 mio. kr. i 2017, og 0,47 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Derudover findes et provenutabet for de syv parkeringspladser, der nedlægges i grøn zone (Ny Kongensgade), på 0,10 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projekterne ibrugtages løbende frem til maj 2018. For at kunne færdiggøre projekterne inden broåbningen skal der som minimum afsættes 1,5 mio. kr. i budget 2016.

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

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018	Afledt servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018
Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade	14.000	370	95
<i>1. Krydsombygning, Langebrogade/Ved Langebro</i>	<i>3.000</i>	<i>300</i>	
<i>2. Foranalyse, Amager Boulevard/Ved Langebro/ Klaksviggade</i>	<i>500</i>		
<i>3. Punktvise udvidelser, Islands Brygge</i>	<i>2.000</i>		
<i>4. Cykelstier, Ny Kongensgade</i>	<i>2.500</i>	<i>30</i>	<i>95</i>
<i>5. Cykelstier, Jarmers Plads</i>	<i>2.000</i>	<i>20</i>	
<i>6. Forbedre krydsninger, Islands Brygge-Amagerfælledvej</i>	<i>2.000</i>		
<i>7. Pulje til mindre forbedringer</i>	<i>2.000</i>	<i>20</i>	

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

Risikovurdering

De syv projekter er hver for sig relativt ukomplicerede anlægsprojekter, som ikke er forbundet med nogen større risikoer i forhold til tid og omkostninger. Der er indarbejdet 5 % til uforudsete udgifter.

Projektområdet for delprojektet vedrørende krydsombygning af Langebrogade/Ved Langebro kommer til at ligge umiddelbart op af Realdanias byggeplads til broen, og de to anlægsprojekter skal koordineres. Konsekvensen af dette kan være, at enkelte elementer af delprojektet først kan anlægges til sidst i anlægsperioden i 2018.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,0 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2016, 0,16 mio. kr. i 2017 og 0,47 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Derudover findes et provenutab for de syv parkeringspladser, der nedlægges i grøn zone (Ny Kongensgade), på 0,10 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projekterne ibrugtages løbende frem til maj 2018.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Krydsombygning, Langebrogade/ Ved Langebro</i>							
- Projektering		650	350			1.000	1.000*
- Udførelse				2.000		2.000	
<i>2. Forprojekt, Amager Boulevard/ Ved Langebro/ Klaksvigsgade</i>							
- Forprojekt		500				500	500*
<i>3. Punktvise udvidelser, Islands Brygge</i>							
- Udførelse		2.000				2.000	2.000*
<i>4. Cykelstier, Ny Kongensgade</i>							
- Udførelse		2.500				2.500	500*
<i>5. Cykelstier, Jarmers Plads</i>							
- Udførelse		2.000				2.000	2.000*
<i>6. Forbedre krydsninger, Islands Brygge- Amagerfælledvej</i>							
- Projektering		300				300	300*
- Udførelse			1.700			1.700	
<i>7. Pulje til mindre forbedringer</i>							
- Projektering		600				600	600*
- Udførelse			1.400			1.400	
Anlægsudgifter i alt		8.550	3.450	2.000		14.000	6.350*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Krydsombygning, Langebrogade/ Ved Langebro</i>							
- Vedligehold og drift				300	300	600	
<i>4. Cykelstier, Ny Kongensgade</i>							
- Vedligehold og drift		30	30	30	30	120	
<i>5. Cykelstier, Jarmers Plads</i>							
- Vedligehold og drift		20	20	20	20	80	
<i>7. Pulje til mindre forbedringer</i>							
- Vedligehold og drift			10	20	20	50	
Afledte serviceudgifter i alt		50	60	370	370	850	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab			95	95	95	285	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			95	95	95	285	

Anlægsprojekterne forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget løbende fra 2016 og frem til maj 2018. Undersøgelsen af muligheden for en ombygning af krydset Amager Boulevard/Ved Langebro/Klaksvigsgade forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2016, og en eventuel ombygning af krydset kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsprojekterne forventes startet	April 2016
Anlægsbevilling forventes givet	August 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2018

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

Henvisninger

Borgerrepræsentationen foreløbige accept af modtagelse af gaven den 21. august 2014.

<http://www.kk.dk/edoc-agenda/14925/ee79d8e3-bb48-4c71-8779-84e859c070cf/fc555eeb-95f7-429d-9fdc-7cacd0578c60>

Partnerskabsaftalen, som var bilag til indstillingen om gavemodtagelse den 21. august 2014.

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



TMI 8 Boligsocialt løft af udsatte byområder

16. juni 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel

Nørrebro, Vesterbro/Kgs. Eng-have, Valby, Brønshøj/ Husum, Bispebjerg, Amager Vest

Baggrund

Trygge og velfungerende by- og boligområder er afgørende for en sammenhængende og mangfoldig by. Den boligsociale indsats bidrager til Sikker Bys målsætning 1 om færre utrygge københavnere i deres nabolag om aftenen og natten samt målsætning 2 om færre utrygge lokalområder i København ved at løfte trygheden i byens udsatte by- og boligområder. Den boligsociale indsats understøtter den kommunale kernerdrift og sikrer, at Københavns Kommune får kontakt til og kan hjælpe flere udsatte borgere. I regeringens Boligaftale 2014 og den indgåede Hovedaftale mellem Københavns Kommune og den almene sektor for 2015-2018 har parterne forpligtiget sig til et tæt samarbejde om en resultatskabende boligsocial indsats med overordnet fokus på tryghed og at bryde den sociale arv.

Den almene sektor har i særlig grad efterspurgt et centralt kommunalt boligsocialt engagement, der skal styrke og sikre sammenhæng og koordinering i de boligsociale udviklingsopgaver.

Indhold

Der er ikke afsat de nødvendige midler til at kunne levere den aftalte kommunale medfinansiering til de boligsociale helhedsplaner eller sikre den fortsatte udvikling af den boligsociale indsats. Den boligsociale indsats i nogle af Københavns mest utrygge og udsatte by- og boligområder, bl.a. i Tingbjerg, Mjølnerparken, Bispebjerg og Folehaven, udløber i løbet af 2016-2018.

Den foreslåede kommunale medfinansiering af boligsociale helhedsplaner vil udløse en samlet investering fra Landsbyggefondens og boligorganisationerne på ca. 175 mio. kr., da kommunens finansiering udgør 12,5 % af den samlede finansiering af boligsociale helhedsplaner. Københavns Kommune har i Hovedaftalen med den almene boligsektor forpligtet sig til at medfinansiere boligsociale helhedsplaner.

Der foreslås følgende to aktiviteter, der skal bidrage til at løfte byens udsatte områder. Aktiviteterne 'Kommunal medfinansiering af boligsoci-

ale helhedsplaner' og 'Evidensbaseret opfølgning' kan igangsættes uafhængigt af hinanden. En igangsættelse af begge aktiviteter vil dog styrke effekten af aktiviteterne. Aktiviteterne fremgår i prioriteret rækkefølge:

Kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner

Der ønskes en anlægspulje på 25,2 mio. kr. i perioden 2016-2018 til at fastholde kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner. Helhedsplanerne vil fremadrettet have fokus på tryghed, kriminalpræventivt arbejde, uddannelse og beskæftigelse samt forebyggende indsatser. Som en del af den kommunale medfinansiering indgår et koordineret samspil med kommunens kernerdrift og målrettede indsatser i boligområderne svarende 1,8 mio. kr. årligt til tre årsværk frem til 2018. De tre årsværk indgår derfor i de 25,2 mio. kr., der søges til kommunal medfinansiering. Landsbyggefonden stiller krav om, at hovedparten af de igangsatte aktiviteter skal have en dokumenteret effekt, og der følges løbende op på resultater og effekt. Københavns Kommune vil ved igangsættelse af nye helhedsplaner finansiere 12,5 % af helhedsplanernes samlede ramme. Boligorganisationerne finansierer derudover 12,5 %, og Landsbyggefonden finansierer de resterende 75 %. Midlerne til medfinansiering af boligsociale helhedsplaner i 2016 vedrører nye boligsociale helhedsplaner på vej, udover de afsatte midler i budgetaftalen 2015. Hvis kommunen ikke fastholder sin del af medfinansieringen betyder det enten, at der ikke igangsættes nye boligsociale helhedsplaner, eller at boligafdelingerne og hermed byens mindst ressourcestærke borgere skal dække udgiften.

Evidensbaseret opfølgning

Der ønskes 1,0 mio. kr. i anlæg til udvikling af et system, samt 2,65 mio. kr. i perioden 2016-2019 og 0,25 mio. kr. fra 2020 og frem til drift af systemet, der skal følge udviklingen i byens almene boligområder, give evidens for indsatser, der virker effektivt og skabe grundlag for fremadrettede prioriteringer og indsatser. Aarhus Kommune har med positiv effekt et tilsvarende system i drift.

Overordnede målsætninger og effekter

Den boligsociale indsats udgør et helt centralt redskab i arbejdet med at løfte byens seks udsatte byområder, som er udpeget i Københavns Kommunes "Politik for Udsatte Byområder", der er vedtaget af Borgerrepræsentationen i 2011.

Gennem et tæt og forpligtende samarbejde med de almene boligorganisationer om indsatsen i byens udsatte områder opnår Københavns Kommune, at de boligsociale helhedsplaners aktiviteter understøtter kommunens målsætning om at løfte trygheden i nogle af de mest utrygge byområder i byen, bl.a. ved kriminalpræventive-, uddannelses- og beskæftigelsesindsatser.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner	<ul style="list-style-type: none"> - Sammenhængende indsatser i udsatte områder med afsæt i fælles mål om tryghed, uddannelse og beskæftigelse. - Kommunal indflydelse på anvendelsen af midlerne i de boligsociale helhedsplaner. - Boligsociale aktiviteter bygger bro til kommunale tilbud og sikrer, at Københavns Kommune får kontakt med flere udsatte borgere. - Forpligtende tværgående samarbejde mellem almene boligorganisationer og Københavns Kommunes forvaltninger. - Metodeudvikling og udbredelse af metoder, der virker. - Én indgang for de almene boligorganisationer. - Sammenhæng mellem boligsociale helhedsplaner og øvrige indsatser i udsatte by- og boligområder, herunder bl.a. udviklingsplaner, områdefornyelser og Sikker By.
Evidensbaseret opfølgning	<ul style="list-style-type: none"> - Udviklingstendenser i positiv og negativ retning i boligområderne dokumenteres. - Muliggør tidlig indsats i afdelinger, der er på vej i en negativ udvikling.
Beskæftigelseseffekt (26,2 mio. kr.)	31,4 årsværk

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

Økonomi

Aktiviteterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,2 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af den evidensbaserede opfølgning tilføres afledte driftsudgifter på 1,15 mio. kr. i 2016, 0,10 mio. kr. i 2017 og 0,25 mio. kr. fra 2018 og frem.

Aktiviteterne forventes igangsat januar 2016, hvor de boligsociale helhedsplaner igangsættes som fireårige indsatser i perioden 2016-2018, dvs. med aktiviteter fra 2016-2022, og den evidensbaserede opfølgning gennemføres fra 2016 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Boligsocialt løft af udsatte byområder	26.200	250
- Kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner	25.200	
- Evidensbaseret opfølgning	1.000	250

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

Risikovurdering

En risiko ved projektet er, at forbrugstakten af en pulje til kommunal medfinansiering vil afhænge af, i hvilken takt Landsbyggefonden godkender nye helhedsplaner. Dette kan betyde, at puljen ikke kan anvendes, da en udmøntning sker på baggrund af Landsbyggefondens tilsagn. Risikoen for at dette vil ske vurderes som meget lille, da Landsbyggefonden allerede har afsat midler til boligsociale indsatser i perioden 2015-2018.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,2 mio. kr. i perioden 2016-2018. Anlægsudgifterne til den evidensbaserede indsats dækker over etablering af et monitoreringsystem, og driftsudgifterne dækker over varetagelse af den løbende monitorering af indsatserne. Der skal som en konsekvens af den evidensbaserede opfølgning tilføres afledte driftsudgifter på 1,15 mio. kr. i 2016, 1,00 mio. kr. i 2017 og 0,25 mio. kr. fra 2018 og frem. Der er tale om en faldende profil i driftsudgifterne, da udviklingen af i de første to år vil være mest ressourcekrævende.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner		2.600	12.650	9.950		25.200	5.400*
- Evidensbaseret opfølgning		1.000				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt		3.600	12.650	9.950		26.200	6.400*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Evidensbaseret opfølgning		1.150	1.000	250	250	2.650	
Afledte serviceudgifter i alt		1.150	1.000	250	250	2.650	

Aktiviteterne forventes igangsat løbende fra januar 2016, hvor de boligsociale helhedsplaner igangsættes som fireårige indsatser i perioden 2016-2018, dvs. med aktiviteter fra 2016-2022, og den evidensbaserede opfølgning gennemføres fra juni 2016 og frem.

Tabel 4. Tidsangivelse: Kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Løbende fra januar 2016- december 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra januar 2016- december 2022

Tabel 5. Tidsangivelse: Evidensbaseret opfølgning

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2012 blev der afsat en pulje på 30,0 mio. kr. til kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner i perioden 2012-2014, herunder etablering af et boligsocialt team på tre årsværk i samme periode. Borgerrepræsentationen afsatte den 12. december 2013 yderligere 1,7 mio. kr. til kommunal medfinansiering, da Landsbyggefonden samlet gav et højere tilsagn end forventet, og puljen på 30,0 mio. kr. fra budget 2012 derfor var opbrugt. Hertil kom 0,8 mio. kr. i Sikker By-midler, der blev anvendt til helhedsplan for Urbanplanen. I budget 2015 blev der afsat en pulje på 10,6 mio. kr. til kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner i perioden 2015-2016.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	30.000						
BR, 12.12.2013		1.710					
Budgetaftale 2015				800	9.800		
Afsatte midler i alt	30.000	1.170		800	9.800		



TMI7 Bevillingsbortfald: Green Teams i udsatte byområder

21. maj 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Pilotprojektet Green Teams har givet særdeles effektfulde resultater inden for beskæftigelse og driftssamarbejde med almene boligforeninger om rene og trygge udearealer i de udsatte byområder. Pilotprojektet blev vedtaget med budget 2012 for perioden 2012-2015. Bevillingen til projektet udløber derfor med udgangen af 2015. Samtidig er der kommet ny lovgivning, der kræver kommunal medfinansiering i forhold til beskæftigelsesindsatsen. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker derfor fremadrettet at sikre de nuværende 11 Green Teams samt mulighed for at udvide indsatsen med yderligere seks nye Green Teams. De nye teams kan med fordel etableres i dialog med Sikker By-programmet, som er forankret i Økonomiforvaltningen.

Indhold

Hensigten med projektet er at løfte tryghed og trivsel i de udsatte byområder til københavnerniveau via driftssamarbejde om renholdelse og pleje af grønne og befæstede arealer, borgerinvolvering og beskæftigelse.

Kernen i indsatsen er lokale samarbejder mellem Københavns Kommune og de almene boligorganisationer om driftsopgaver vedrørende renholdelse samt pleje af grønne og befæstede arealer. Børn og voksne i områderne inddrages i aktiviteterne i samarbejde med bl.a. boligsociale helhedsplaner og områdefornyelser. De samarbejdende driftsmedarbejdere fra Københavns Kommune og de almene boligforeninger tilbydes kompetencegivende AMU-kurser i teamwork og borgerdialog.

Unge fra udsatte byområder ansættes i fritidsjob i driften og får uddannelse i personligt lederskab, hvor de lærer at opstille og forfølge mål i forhold til uddannelse og beskæftigelse. Voksne borgere tilbydes virksomhedspraktik samt løntilskuds- eller vikarstillinger.

Midtvejsevalueringen af pilotprojektet i 2014 har vist banebrydende resultater inden for beskæftigelse og samarbejde med civilsamfundet. Beskæftigelseseffekten af løntilskuds- og jobrotationsstillinger for 21 ledige er således på 57 %, hvoraf størstedelen har fået faste stillinger i Teknik- og Miljøforvaltningen. 24 unge mellem 13 og 17 år har været i fritidsjob i

gennemsnitligt 7½ måneder. Der er etableret 11 Green Teams, og 190 ufaglærte har gennemført den AMU-baserede Green Team Uddannelse. Effekter og resultater er yderligere beskrevet i bilag 1.

Overordnede målsætninger og effekter

Med tryghed og trivsel som overordnet mål bidrager Green Teams til Københavnerfortællingens mål om livskvalitet. I samme forbindelse medvirker Green Teams til, at København udvikler sig som en sammenhængende by, idet Green Teams reducerer skellet mellem Københavns nye bydele og byens udsatte byområder.

Pilotprojektet Green Teams har hidtil været en central del af politik for udsatte byområder og har i 2012-2014 stået for en effektiv eksekvering af politikken.

Dertil har pilotprojekt Green Teams indgået som en sekundær indsats i regi af Sikker By-programmet, hvor projektet for det seneste år har opnået en score på 13 ud af 20 mulige i programmets effektkortlægning. Samme kortlægning anbefaler, at Green Teams føres videre i sin nuværende form, eventuelt med tilførsel af ekstra midler til en styrket beskæftigelsesindsats.

Green Teams bidrager til tre af Sikker By-programmets mål:

Færre københavnere er utrygge, når de færdes i deres nabolag om aftenen og natten

De lokale Green Team samarbejder i udsatte byområder laver tryghedsfremmende beskæring, hvor belysning frilægges, og bevoksning reduceres, således at grønne områder og gangstier bliver mere overskuelige og trygge at færdes i.

Færre københavnere oplever utryghed i København

De lokale Green Team samarbejder i udsatte byområder bidrager på flere måder til at højne trygheden. Samarbejdet på tværs af kommune og almene boligforeninger styrket sammenholdet og trygheden blandt de involverede medarbejdere, som dermed kan bidrage til den generelle tryghed i området. Genstanden for samarbejderne, nemlig renholdelse og pleje af grønne og befæstede arealer, bidrager også til trygheden. Dertil får børn og voksne ejerskab til et pænt og trygt område, idet det lokale Green Team laver særlige events sammen med boligsociale helhedsplaner og områdefornyelser, ligesom der laves særlige undervisningsforløb for folkeskoleklasser sammen med Skolen ta'r Skraldet og Børne- og Ungdomsforvaltningen.

Mindre ungdomskriminalitet

Green Teams arbejder direkte med flere af Sikker By-programmets mellemrisikofaktorer, nemlig *beskæftigelse* samt *adfærd, holdninger og selvindsigt* og i nogen grad *uddannelse*. Unge op til 18 år tilbydes således fritidsjob og uddannelse i personligt lederskab, mens ledige over 18 år tilbydes virksomhedspraktik efterfulgt af løntilskuds- eller vikarstillinger samt AMU-uddannelsen *Vejen som arbejdsplads*. Både unge i fritidsjob og ledige i løn-

tilskudsstilling får tilknyttet en fastansat medarbejder med mentoruddannelse. Blandt de nævnte aktiviteter er der evidens for, at mentorforhold, tilknytning til arbejdsmarkedet samt træning af social adfærd har en kriminalpræventiv virkning.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Driftssamarbejder mellem almene boligforeninger og Københavns Kommune om renholdelse og grøn pleje	- Bidrage til større tryghed og trivsel i de udsatte byområder.
Involvering af beboerne i rene og velplejede områder	- Bidrage til større ejerskab og ansvar over for trygge og indbydende udearealer.
Kompetencegivende Green Team Uddannelse	- Større sammenhold om rene og trygge udearealer på tværs af almene boligforeninger og Københavns Kommune. - Større tilknytning til arbejdsmarkedet.
Mentoruddannelse	- Bedre integration og fastholdelse af ledige og fritidsjobbere i beskæftigelsesforløb.
Fritidsjobberuddannelse	- Bidrage til at unge søger og fastholdes i uddannelse og beskæftigelse.
Beskæftigelsesindsats (fritidsjob, virksomhedspraktik samt løntilskuds- og vikarstillinger)	- Bidrage til højere beskæftigelsesgrad i de udsatte byområder.

* Under forudsætning af at projektet udvides med 3,2 mio. kr. om året svarende til 12, 8 mio. kr. for perioden 2016-2019, jf. næste afsnit.

Økonomi

En fortsættelse af projektet har estimerede serviceudgifter på 3,1 mio. kr. om året fra 2016 og frem. Udvides projektet med yderligere seks nye Green Teams, forøges serviceudgiften med 3,2 mio. kr. om året fra 2016 og frem. Udgifterne til Green Teams er steget sammenlignet med 2012-2015, fordi lovgivningen nu kræver medfinansiering af løntilskud, og fordi vikarstillinger er egenfinansieret.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
- Fortsættelse af 11 Green Teams og beskæftigelsesindsats	3.156	3.096	3.096	3.096	12.444
- Udvidelse med yderligere seks nye Green Teams	3.201	3.201	3.201	3.201	12.804
Serviceudgifter i alt	6.357	6.297	6.297	6.297	25.248

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

En fortsættelse af projektet har estimerede serviceudgifter på 3,1 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Serviceudgifterne er steget sammenlignet med 2012-2015, fordi lovgivningen nu kræver medfinansiering af løntilskud, og fordi vikarstillinger er egenfinansieret.

Tabel 3. Serviceudgifter: Fortsættelse af 11 Green Teams og beskæftigelsesindsats

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Lokale driftssamarbejder og borgerinvolvering	300	300	300	300	1.200
- Uddannelse	372	312	312	312	1.308
- Beskæftigelse	2.484	2.484	2.484	2.484	9.936
Serviceudgifter i alt	3.156	3.096	3.096	3.096	12.444

Udvides projektet med yderligere seks nye Green Teams, forøges serviceudgifterne med 3,2 mio. kr. om året fra 2016 og frem.

Tabel 4. Serviceudgifter: Udvidelse med yderligere seks Green Teams

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Lokale driftssamarbejder og borgerinvolvering	650	650	650	650	2.600
- Uddannelse	115	115	115	115	460
- Beskæftigelse	2.436	2.436	2.436	2.436	9.744
Serviceudgifter i alt	3.201	3.201	3.201	3.201	12.804

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til projektet i budgetaftale 2012.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	1.500	1.700	1.600	1.300			
Afsatte midler i alt	1.500	1.700	1.600	1.300			

Bilag

Bilag 1. Pilotprojekt Green Teams: Effekter og resultater.



TM98 Renovering af Rigshospitalets Kollegium

25. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel

Nørrebro

Lokalitet/Adresse

Jagtvej 120 m.fl.,
2200 København N

Baggrund

Rigshospitalets Kollegium har søgt Københavns Kommune om § 100-støtte (ydelsesstøtte) efter almenboligloven til renovering af 414 badeværelser. Renoveringen forventes at koste ca. 60 mio. kr. og finansieres gennem et realkreditlån, og en eventuel ydelsesstøtte betyder, at Københavns Kommune og staten kan vælge at dække en del af den årlige ydelse på lånet til renoveringen.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen skønner, at den forestående renovering af Rigshospitalets Kollegium er nødvendig og skal gennemføres med eller uden støtte fra Københavns Kommune.

Ydelsesstøtten er en serviceudgift, der aftrappes over 30 år, som er lånets løbetid. Ydelsesstøtte gives blandt andet til kollegier, der ikke via henlæggelser og realkreditlån selv kan finansiere større renoveringsarbejder. Hvis Københavns Kommune vælger at give ydelsesstøtte vil det medføre, at Københavns Kommune også garanterer for de lån, hvortil der ydes støtte. Dvs. at såfremt kollegiet går konkurs overtager Københavns Kommune gældsforpligtigelsen.

Rigshospitalets Kollegium har i 2008 fået ydelsesstøtte til andre renoveringsarbejder, der har højnet kollegiets kvalitet. Renoveringerne blev finansieret via realkreditlån med 1/3 egenfinansiering og 2/3 ydelsesstøtte, da kollegiet på daværende tidspunkt ikke kunne bære en højere leje. Kollegiet er meget søgt og store dele er allerede nyrenoverede. Lejen vil dog ligge over den gennemsnitlige husleje for ungdomsboliger i København, hvis ikke der gives støtte til denne renovering.

Ydelsesstøtten må maksimalt udgøre 97,58 % af lånet og Københavns Kommune har mulighed for at bevillige ydelsesstøtte på alt fra ingen til maksimal ydelsesstøtte. Hvis kollegiet får fuld støtte, betaler kommunen og staten samlet 2,7 mio. kr. i ydelsesstøtte af en årlig ydelse på 4,1 mio. kr. af et samlet lån på 60 mio. kr., da kollegiet selv skal betale de resterende udgifter til lånet.

- *Ingen ydelsesstøtte*
Såfremt der ikke gives ydelsesstøtte, vil huslejestigningen udgøre 675 kr. pr. måned svarende til 27 % eller en husleje, der er 21 % højere end tilsvarende kollegier.
- *Scenarie 1. Halvdelen af den maksimale ydelsesstøtte*
Såfremt der gives støtte til halvdelen af den maksimale ydelsesstøtte, vil huslejen stige med 405 kroner om måneden pr. værelse svarende til 16 %, hvor kommunens årlige udgift vil være 0,3 mio. kr. Kollegiet vil have en husleje, der er 11 % højere end tilsvarende kollegier.
- *Scenarie 2. Fuld ydelsesstøtte*
Såfremt der gives fuld støtte, vil huslejen stige med 135 kroner om måneden pr. værelse svarende til 5 %, hvor kommunens årlige udgift vil være 0,6 mio. kr. Huslejen vil med fuld støtte stadig stige, fordi der er et lovkrav om beboerbetalning på 2,42 % af ydelsesstøtten. Kollegiet vil have en husleje, der er 1 % højere end tilsvarende kollegier.

Overordnede målsætninger og effekter

Kollegiets badeværelser har en uhensigtsmæssigt konstruktion og kræver en støttet renovering for at holde lejen nede. Københavns Kommune vil med investering i denne renovering fastholde billige boliger til unge med en tidssvarende boligstandard.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af Rigshospitalets Kollegium	- Tidssvarende boligstandard for unge.
Støtte til kollegiet	- Billige ungdomsboliger i København.

Økonomi

Ydelsesstøtten udbetales først, når arbejderne er udført.

Scenarie 1. Halvdelen af den maksimale ydelsesstøtte

Den samlede udgift ved 1/2 støtte estimeres til 8,1 mio. kr. Da arbejdet forventes afsluttet i august 2016 udgør udgiften 0,1 mio. kr. i 2016, 0,3 mio. kr. i 2017 og frem til 2046.

Scenarie 2. Fuld ydelsesstøtte

Den samlede serviceudgift ved fuld støtte estimeres til 16,1 mio. kr. Da arbejdet forventes afsluttet i august 2016 udgør udgiften ved fuld støtte 0,3 mio. kr. i 2016, 0,6 mio. kr. i 2017, 0,6 mio. kr. i 2018 og 0,5 mio. kr. i 2019.

Der vil være årlige serviceudgifter frem til 2046, da ydelsen løber over 30 år. Kommunens udgifter vil løbende nedreguleres i forhold til nettoprisindekset eller lønindeks for den private sektor.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019*	I alt
Hovedscenarie 1. Halvdelen af ydelsesstøtte	134	268	264	260	8.100
Hovedscenarie 2. Fuld ydelsesstøtte	269	537	529	521	16.100

Note: *Den årlige udgift fra 2019 til 2046

Risikovurdering

De forventede udgifter i dette budgetnotat er beregnet på baggrund af en forventet samlet udgift til renoveringen på 60,0 mio. kr. Såfremt renoveringen bliver dyrere, vil der skulle afsættes yderligere finansiering. Alternativt kan ydelsesstøtteandelen reduceres tilsvarende.

Rigshospitalets Kollegium er et eftertragtet kollegium uden udlejningsproblemer. En kommende renovering med hel eller delvis ydelsesstøtte vil give en højere husleje, men Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at kollegiet ikke vil få udlejningsproblemer af denne grund.

Københavns Kommune har tidligere bevilliget ydelsesstøtte til Rigshospitalets Kollegium og er i den forbindelse forpligtet til at indestå for eventuelt underskud på kollegiet. Denne forpligtelse bliver ikke yderligere udvidet med eventuel støtte som følge af dette projekt.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Ydelsesstøtten udbetales først, når arbejderne er udført. Der vil være årlige serviceudgifter frem til 2046, da ydelsen løber over 30 år. Københavns Kommunes udgifter vil løbende nedreguleres i forhold til netto-prisindekset eller lønindeks for den private sektor.

Scenarie 1. Halvdelen af den maksimale ydelsesstøtte

Den samlede udgift ved 1/2 støtte estimeres til 8,1 mio. kr. Da arbejdet forventes afsluttet i august 2016 udgør udgiften 0,1 mio. kr. i 2016, 0,3 mio. kr. i 2017 og frem til 2046.

Tabel 3. Serviceudgifter – Scenarie 1. Halvdelen af den maksimale ydelsesstøtte

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Halvdelen af ydelsesstøtte til renoveringen	134	268	264	260	8.100
Serviceudgifter i alt	134	268	264	260	8.100

Scenarie 2. Fuld ydelsesstøtte

Den samlede serviceudgift ved fuld støtte estimeres til 16,1 mio. kr. Da arbejdet forventes afsluttet i august 2016 udgør udgiften ved fuld støtte 0,3 mio. kr. i 2016, 0,6 mio. kr. i 2017, 0,6 mio. kr. i 2018 og 0,5 mio. kr. i 2019.

Tabel 4. Serviceudgifter – Scenarie 2. Fuld ydelsesstøtte

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Fuld ydelsesstøtte til renoveringen	269	537	529	521	16.100
Serviceudgifter i alt	269	537	529	521	16.100

Da renoveringsopgaven endnu ikke har været i udbud, forventes det endelige tilsagn på baggrund af den kvalificerede økonomi at blive forelagt Borgerrepræsentation i december 2015. Selve renoveringsprojektet forventes afsluttet i august 2016. Ydelsesstøtten vil således tidligst komme til udbetaling fra tredje eller fjerde kvartal i 2016. Hvis arbejderne bliver forsinket, vil støtten tilsvarende blive udbetalt senere.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	August 2016
Projektet forventes afsluttet	August 2046

Tidligere afsatte midler

Rigshospitalets Kollegium har tidligere modtaget ydelsesstøtte i 1987, 1993 og i 2008.

Der blev med budget 2012 afsat midler til ydelsesstøtte til renovering af en række andre kollegier, herunder Tingbjerg Kollegiet. Midlerne er reserveret til konkrete projekter.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	1.532	1.532	1.532	1.532	1.532	1.532	1.532
Afsatte midler i alt	1.532	1.532	1.532	1.532	1.532	1.532	1.532



TM7I Træplantningspulje

21. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

I budget 2011 blev der afsat 10,0 mio. kr. til plantning af 3.800 nye træer. Denne indsats var en del af en vision om at plante 100.000 træer i København inden 2025. Visionen blev dog aldrig vedtaget politisk. Siden 2011 er der i alt plantet ca. 20.000 træer, der både er finansieret af puljen fra budget 2011 og af andre anlægsprojekter.

På baggrund af et medlemsforslag om en politisk vedtagelse af målsætningen om plantning af 100.000 træer i København, stillet af Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre, er Teknik- og Miljøforvaltningen blevet bedt om et budgetnotat om en plan for, hvor og hvordan disse træer kan plantes over de næste 10 år samt en vurdering af, hvad det vil koste.

Indhold

Dette budgetnotat omhandler plantningen af de første i alt 30.555 træer. Der vil blive søgt midler til de resterende træer i takt med, at placeringen af disse træer bliver afklaret.

Der ønskes midler til at forstærke indsatsen for plantning af træer gennem følgende initiativer:

- *Screening og plantning af ca. 155 by- og parktræer*
- *Ca. 400 partnerskabstræer*
- *Byskov i Naturpark Amager, ca. 30.000 træer*

Screening og plantning af ca. 155 by- og parktræer

De oplagte muligheder for at plante træer på gader, veje og i parker er ved at være udnyttet. For at finde yderligere placeringsmuligheder er det nødvendigt med nærmere undersøgelser. Der ønskes derfor midler til en screening af den nuværende beplantning på gader, veje og i parker samt muligheder for konkrete placeringer til nye træer. Kortlægningen vil også kunne bruges til at integrere træer i kommende anlægsprojekter i byen.

Der søges endvidere midler til at plante ca. 155 by- og parktræer. Det endelige antal placeringsmuligheder, og dermed et samlet estimat over udgiftsrammen til nyplantninger af hele puljen, dvs. de resterende af de i alt 100.000 træer, kan ikke vurderes på forhånd.

Plantning i gaderum har udfordringer i forhold til ledninger i jorden samt den plads, der er til rådighed. Parkeringspladser, cykelstier og fortove fylder meget i gaderummet, og det er derfor nødvendigt med en egentlig registrering for at finde de steder, hvor der kan plantes. Endvidere kræver plantning på mange boligveje en aftale med vejens ejere. Samtidig er det på nuværende tidspunkt usikkert hvordan de ændringer af veje, pladser og parker, der vil ske i forhold til skybrudssikring, konkret vil påvirke mulighederne for plantning af træer.

I parkerne vil der ske en registrering af den nuværende beplantning, så der kan foretages rydninger, hvor det er nødvendigt, for at sikre en ny trægeneration. Der er derfor tale om en fornyelse af de eksisterende træbevoksninger og ikke en udvidelse, ligesom de frie plæner, fodboldbaner m.v. vil blive bevaret.

På baggrund af screeningen ønskes midler til plantning af de første 25 bytræer og 130 parktræer. Udgifterne skønnes at være ca. 100.000 kr. for et bytræ og ca. 10.000 kr. for et parktræ. De høje udgifter og den store margin skyldes primært uforudsete ledninger.

Ca. 400 partnerskabstræer

Der ønskes midler til ca. 400 partnerskabstræer, hvor Københavns Kommune leverer træerne, mens grundejerne står for plantning og drift. Disse træer kan plantes på offentlige arealer som f.eks. ved skoler eller institutioner eller på private arealer så som ved boligforeninger. Udgifterne skønnes at være ca. 5.000 kr. for et partnerskabstræ.

Til håndtering af den administrative del af projektet ansættes en projektmedarbejder i fire år. Denne medarbejder skal udbrede kendskabet til puljen og varetage kontakt og dialog med interesserede private, lokaludvalg og områdeløft.

Byskov i Naturpark Amager, ca. 30.000 træer

Der ønskes endelig midler til plantning af 30.000 træer i en ny byskov ved det nedlagte Kalvebod Miljøcenter (KMC) på den sydlige del af Amager Fælled vest for Selinevej. KMC-areale er på ca. 100 hektar og inden for dette areal plantes ca. 30-50 hektar byskov. Til sammenligning er Valbyparken 80 hektar, Vestre Kirkegård 50 hektar og Fælledparken 60 hektar. En byskov på KMC-areale vil kræve en ændring af udviklingsplanen for området.

Udgifterne til at plante et træ i byskoven skønnes at være ca. 30 kr. At udgiften til træerne i byskoven er væsentligt mindre skyldes, at der plantes mindre træer i tætte grupper. Efter fem år skal der tyndes ud i disse træer, og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at ca. halvdelen vil stå tilbage efter 10 år. Dette afhænger dog af en række ukendte forhold herunder hvilke arter, der kan plantes, hvor tæt de kan stå, jordbundens beskaffenhed m.v.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer end de, der findes i dag. Træerne fungerer som luftrensere, og i forbindelse med klimaforandringerne er de med til at køle den varme by og skabe fordampning og økologisk balance. Træer i byrummet er med til at løfte et byrum og give det karakter. Træer medvirker desuden til at samle byens ofte varierede forløb og er derfor med til at skabe en visuel ro for byens borgere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Flere træer i byen	- Nærhed til grønne arealer. - Flere grønne byrum. - Luftrensende og kølende effekt.
Beskæftigelseeffekt (10,0 mio. kr.)	12,0 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 10,0 mio. kr. som dækker udgiften til screening af placeringsmuligheder og plantning af ca. 155 by- og parktræer, ca. 400 partnerskabstræer og ca. 30.000 træer i en byskov på Amager Fælled. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2017, 0,3 mio. kr. i 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Fortsættelse af strategien om 100.000 træer	10.000	275
- Screening og plantning af ca. 155 by- og parktræer	5.800	175
- Ca. 400 partnerskabstræer	3.000	
- Byskov Naturpark Amager, ca. 30.000 træer	1.200	100

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret. Der er afsat 8 % af anlægssummen til uforudsete udgifter, hvilket skyldes, at der kan være udfordringer forbundet med at finde placeringsmuligheder for det ønskede antal træer. I forhold til plantning på private arealer kan der være udfordringer med at få brugt puljen, hvis der ikke er nok ansøgninger. Såfremt der er midler, som i givet fald ikke kan udmøntes til træer på private arealer, vil blive anvendt til at plante træer på kommunale arealer.

Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 10,0 mio. kr., som dækker udgiften til screening af placeringmuligheder og plantning af ca. 155 by- og parktræer, ca. 400 partnerskabstræer og ca. 30.000 træer i en byskov på Amager Fælled. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2017, 0,3 mio. kr. i 2018 og frem.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Screening og plantning af ca. 155 by- og parktræer</i>							
- Screening af placeringmuligheder		1.000	1.000			2.000	1.000*
- Udførelse (ca. 25 bytræer)			2.500			2.500	
- Udførelse (ca. 130 parktræer)			1.300			1.300	
<i>Ca. 400 partnerskabstræer</i>							
- Projektering og administration		500	500			1.000	500*
- Udførelse (ca. 400 partnerskabstræer)			2.000			2.000	
<i>Byskov i Naturpark Amager, ca. 30.000 træer</i>							
- Projektering		300				300	300*
- Udførelse (byskov)			900			900	
Anlægsudgifter i alt		1.800	8.200			10.000	1.800*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>Ca. 155 by- og parktræer</i>							
- Vedligehold og pleje			90	175	175	440	
<i>Byskov i Naturpark Amager, ca. 30.000 træer</i>							
- Vedligehold og pleje			100	100	100	300	
Afledte serviceudgifter i alt			190	275	275	740	

Anlægsprojektet forventes igangsat i januar 2017 og afsluttes løbende frem mod december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til december 2017

Tidligere afsatte midler

I budget 2011 blev der afsat 10,0 mio. kr. til plantning af nye træer.



TMI0a Deletape 2A - Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen



Visualisering af udviklingsplanens initiativer om opførelse af Urbanpladsen og opgradering af Urmagerstien samt enten et helhedsrenoveret Solvang Bibliotek til højre eller nyt kvarterhus til venstre.

Baggrund

Politik for Udsatte Byområder udpeger seks udsatte byområder i København, herunder Amager/Sundby. I budget 2015 blev det aftalt, at der i Urbanplanen skal arbejdes med forslag, der sikrer blandede boligformer i området samt nye faciliteter til beboeraktiviteter og bydelsaktiviteter. Som en del af udviklingsplanens deletape 2A ønskes den eksisterende biblioteksplads (Urbanpladsen) og vejstrækning (Urmagerstigen) opgraderet for at etablere et livligt og trygt miljø med aktivitets- og opholdsmuligheder.

Indhold

Udviklingsplanen for Urbanplanen arbejder med at ophæve områdets negative omdømme og isolation i byen til at være en integreret del af byen, som indfrier områdets store potentialer for at være et trygt og levende bymiljø.

I budget 2015 blev der afsat midler til udviklingsplanens etape 1, der primært er rettet på Remiseparken. Etape 2 skal især forandre Urbanplanens sydlige del fra et nedslidt lukket butikscenter og parkerings- og institutionsareal med begrænset liv efter lukketid til et livligt kvarter med byrum, butikker, blandede bolig- og ejerformer, nyopførte fritidshjem og grønne områder. Indstilling om udviklingsplanens etape 2 behandles i Borgerrepræsentationen den 20. august 2015.

Der ønskes i dette budgetnotat midler til den del af udviklingsplanens deletape 2A, som omhandler opgradering af Urmagerstien og Urbanpladsen. Den eksisterende biblioteksplads og vejstrækning skal opgraderes, så de i højere grad opleves som et livligt og trygt miljø med aktivitets- og opholdsmuligheder og med udadvendte aktiviteter fra omkringliggende bygninger. Urbanpladsen bliver et af områdets væsentligste mødesteder, og Urmagerstien bliver en bymæssig og grøn forbindelse som en inviterende indgang til Urbanplanen og med høj grad af fremkommelighed for bløde trafikanter.

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

31. juli 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Amager Vest

Lokalitet/Adresse
Urbanplanen

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetønsket indgår i Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder, hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for kommunens udsatte byområder.

En opgradering og forbedring af Urbanpladsen og Urmagerstien vil skabe mere liv i området og dermed øge trygheden for borgerne. Det vil samtidig øge fremkommeligheden i området ved at skabe en bedre tværgående forbindelse.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen	- Nyt mødested for beboere og besøgende fra omkringliggende områder. - Mere byliv med øget tryghed. - Bedre tværgående forbindelse og øget fremkommelighed i området. - Begrønning og klimasikring af plads og gadestrækning.
Beskæftigelseeffekt (15,1 mio. kr.)	18,1 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,1 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018, ibrugtaget i november 2018 og endegyldigt afsluttet i maj 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter fra 2019
Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen	15.120	200
- Urmagerstien	8.560	100
- Urbanpladsen	6.560	100

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

Provenu fra salg af kommunale arealer og byggeretter til nybyggeri i området forventes delvist at kunne dække omkostningerne til gennemførelse af hele udviklingsplanens etape 2 inkl. renovering af Solvang Bibliotek eller opførelse af nyt Kvarterhus, opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen samt genopførelse af 2 institutioner og flytning af parkeringspladser. Det forventes herved, at dele af anlægsudgiften investeret i området vil komme tilbage til kommunekassen, hvorfor anlægsudgiften delvist kan anskues som en mellemfinansiering af udgiften. Salgsindtægten vil forventeligt være 60-80 mio. kr., såfremt området udbygges efter den i udviklingsplanen præsenterede dispositionsplan. Den endelige disponering af området vil dog først blive afgjort i forbindelse med den kommende lokalplanproces, der igangsættes efter Budget 16.

Det er ved Beboerrepræsentationens møde den 20. august 2015 besluttet, at finansiering af udgifterne indgår i forhandlingerne for budget 2016, og at provenu fra grundsalg ligeledes indgår i forhandlingerne.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 15 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Store dele af projektet skal anlægges på privat fællesvej. Det er derfor en forudsætning, at der tidligt indgås aftaler mellem boligforeningen 3B, Solvang Kirke og Københavns Kommune, som er tilstødende grundejere til de private fællesveje omkring det fremtidige anlæg og driftsforhold.

På dele af projektområdet er der planlagt en kommende skybrudsvej/skybrudskanal. Projektet skal derfor koordineres med klimaløsninger, der er nye typer af anlægsløsninger, som Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med HOFOR er i gang med at afdække. Dette kan medføre en vis risiko i forhold til økonomi og tid. Klimaløsningerne i projektet skal finansieres af HOFOR, og det er den private grundejer, som selv skal ansøge om finansieringen. Den samlede økonomi og tidsplan for projektet afhænger derfor af, at aftaler om finansiering kan falde på plads i løbet af 2016, hvorefter projekteringen kan opstartes i 2017.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,1 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til øgede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Urmagerstien</i>							
- Projektering		300	800	400	100	1.600	1.600*
- Udførelse				6.760	200	6.960	
<i>Anlæg – Urbanpladsen</i>							
- Projektering		200	600	300	100	1.200	1.200*
- Udførelse				5.160	200	5.360	
Anlægsudgifter i alt		500	1.400	12.620	600	15.120	2.800*
<i>Afledte serviceudgifter – Urmagerstien</i>							
- Vedligehold og drift					100	100	
<i>Afledte serviceudgifter – Urbanpladsen</i>							
- Vedligehold og drift					100	100	
Afledte serviceudgifter i alt					200	200	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2018, ibrugtaget i november 2018 og endegyldigt afsluttet i maj 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Flere forvaltninger/udvalg

Anlægsprojektet gennemføres af Teknik- og Miljøforvaltningen i dialog med de øvrige forvaltninger og lokale interessenter.

Projektet opføres henholdsvis på matrikler tilhørende Københavns Kommune og på privat fællesvej. Byrumsopgraderingerne på Urماغerstien og Urbanpladsen vil medføre øgede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Københavns Ejendomme har allerede en eksisterende partnerskabsaftale med de øvrige tilstødende grundejere i området om drift- og vedligeholdelse af området. Der foreslås derfor, at de afledte serviceudgifter overføres til Københavns Ejendomme/Økonomi forvaltningen.

Tabel 5. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Styringsområde	2015	2016	2017	2018	2019	I alt
- Teknik- og Miljøforvaltningen	Anlæg		500	1.400	12.620	600	15.120
- Økonomiforvaltningen	Service					200	200
I alt			500	1.400	12.620	800	15.320

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til dette formål. Der er dog tidligere bevilget midler til en række tilstødende funktioner som Remiseparken midt i Urbanplanen gennem udviklingsplanen, som dette projekt også hører under.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			3.100	4.200			
Overførselssagen 2013-2014			900	3.100	3.000		
Budgetaftale 2015				5.225	4.500	25.025	23.000
Afsatte midler i alt			4.000	12.525	7.500	25.025	23.000

Henvisninger

Udviklingsplan for Urbanplanen.

http://okf.kkintra.kk.dk/sites/ockf.ks-lamp-acgirtst01.ks.kk.dk/files-shared/media-root/TM28aa%20Bilag%201.%20Udviklingsplan%20for%20Urbanplanen_1.pdf

Godkendelse af Urbanplanen, etape 2, Amager, indstilling den 16. juni 2015.

<http://www.kk.dk/edoc-agenda/24577/dc3caa9f-ed53-4111-aeb7-bfdf3fe2d648/ea1700d0-69cb-413b-ac7a-d1740187b3e0>

Bilag

Bilag 1. Udviklingsplan etape 2

UDVIKLINGSPLAN

Urbanplanens etape 2



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen



BUDGETAFTALETEKSTER VEDRØRENDE URBANPLANEN

OVERFØRSELSSAG 2013-2014

"Urbanplanen er en stor, sammenhængende boligbebyggelse, der kun i ringe grad er integreret i den omgivende by. Midt i Urbanplanen ligger Remiseparken, som er en af Københavns største parker. Men der mangler en synlig indgang til parkområdet. Parterne er derfor enige om at etablere en ny indgang til Remiseparken, så der tydeligt vises vej til Urbanplanen og Remiseparkens attraktioner."

BUDGETAFTALE 2014

"Urbanplanen er i dag ikke i tilstrækkelig grad integreret i den omkringliggende by, arbejdsløsheden er høj blandt beboerne, og områdets børn har en beskedent tilknytning til foreningslivet."

"Aktører omkring Solvangscentret har præsenteret en række spændende ideer om fornyelse og udvikling af området. Nogle ideer forudsætter nyt plangrundlag, mens andre kræver kommunal medfinansiering. Parterne er på den baggrund enige om at bakke op om initiativet ved at bede Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen om i samarbejde med øvrige relevante forvaltninger og i dialog med aktører i området, at udarbejde en strategi for Solvangscentret med afsæt i de lokale ideer, ønsker fra den relevante boligorganisation og kommunens forvaltninger. Parterne ønsker en hurtig afklaring"

BUDGETAFTALE 2015

"I forlængelse af budgetaftalen fra 2014 er parterne enige om at afsætte midler, der skaber bedre sammenhæng mellem Urbanplanen og den omgivende by.

Der afsættes: **50,0 mio. kr.** i samlet anlæg i 2015-2018 til revitalisering af Remiseparken (etape 1A). **1,3 mio. kr. i drift** fra 2019 og frem til vedligehold og afledt drift.

Parterne er derudover enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen frem mod budgetforhandlingerne for 2016 skal udarbejde forslag, der sikrer blandede boligformer i området, samt nye faciliteter til beboeraktiviteter og bydelsaktiviteter. "



Illustration af potentielt nybyggeri i Urbanplanen

UDVIKLINGSPLAN FOR URBANPLANEN

Den fulde udviklingsplan for Urbanplanen blev præsenteret ved Budget 2015, hvor en større bevilling blev givet til gennemførelse af udviklingsplanens etape 1. Nærværende dokument er et opdateret uddrag heraf omhandlende udviklingsplanens etape 2.

Urbanplanen er et af Københavns største almene boligområder og en del af det udsatte byområde på Amager, som er udpeget i Københavns Kommunes *Politik for Udsatte Byområder*. Området er præget af en række fysiske og sociale udfordringer, som medfører behov for markante tiltag for at øge trygheden og vilkårene for at skabe en positiv udvikling i området.

Med aftalen om Budget 2014 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i samarbejde med øvrige relevante forvaltninger og i dialog med lokale aktører skulle udarbejde en strategi for Solvang Centret.

På den baggrund har Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Boligforeningen 3B, som ejer boligerne i Urbanplanen, udarbejdet en udviklingsplan for Urbanplanen, der kan gøre området til et trygt og attraktivt boligområde og en populær destination for den omgivende by.

Vision for udviklingen af Urbanplanen

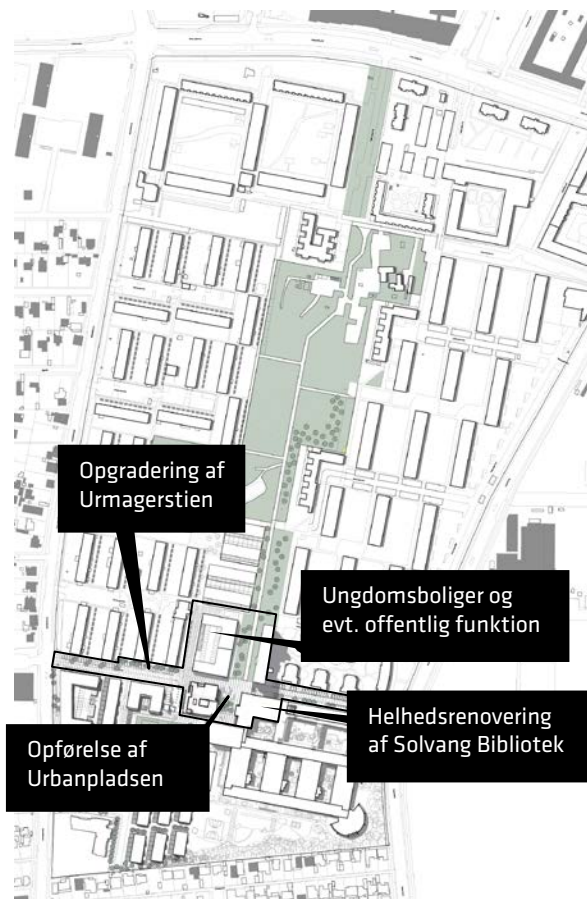
Visionen for Urbanplanen er, at området går fra at være en ø i byen med et negativt omdømme til at være en integreret del af byen, som indfrier områdets store potentialer for at være et trygt og levende bymiljø.

- **Et trygt og attraktivt boligområde for et bredt udsnit af københavnere**, hvor nye og eksisterende beboere kan finde den bolig, de ønsker, og hvor de ønsker at bosætte sig og blive boende.
- **En destination for den omgivende by**, hvor københavnere kommer fra resten af byen for at nyde Urbanplanens rekreative muligheder og udnytte områdets muligheder for offentlige funktioner og fritidsaktiviteter.

Udviklingsplanens etape 2 bidrager til denne vision ved at bringe nye boliger med andre ejerformer til området, faciliteter til beboeraktivitet og bydelsaktiviteter, butikker der vil være samlingspunkter for hele nærområdet, moderne fritidshjem nær Dyvekeskolen og en åbning af Dyvekeskolens aktivitetsområder imod den omgivende by.



Areal for udviklingsplanens etape 2As disponering i dag



Eksempel på disponering af arealet efter gennemførelse af udviklingsplanens etape 2A

ETAPE 2A – NYT BYDELSCENTER

Helhedsrenovering af Solvang Bibliotek

Et af Urbanplanens største potentialer er Solvang Bibliotek, der med forlængede åbningstider udgør et samlingspunkt i bydelen og et miljø til formidling af fritidsaktiviteter igennem Solvang Kultur- og Medborgercenter. Biblioteket er imidlertid ikke tidssvarende og aktiviteten inde i biblioteket skjules bag en tæt facade.

Gennem en helhedsrenovering af biblioteket åbnes facaden op og faciliteter bliver mere tidssvarende. Samtidigt kommer der flere øjne på Urmagerstien og Urbanpladsen og byrummene vil opleves mere trygge og livlige.

Ungdomsboliger og evt. offentlig funktion

Der opføres på Solvang Centret grunden nærmest Urmagerstien et etagebyggeri med ungdomsboliger.

Indtil nedrivningen af Solvang Centret var der en række kommunale fremskudte indsatser som jobformidling, familierådgivning og en række frivillige foreninger i de tomme butikslejemål. Med nedrivningen vil en stor del af disse aktiviteter komme til at mangle lokaler. Herudover skal der findes nye lokaler

lokalt til fritidsklubben Dyvekevænget og ungdomsklubben Joker som genhuses midlertidigt i pavilloner.

Der foreligger i udviklingsplanen mulighed for at øvrige offentlige funktioner i området, foreningsaktiviteter samt fritids- og ungdomsklub kan samles i nyopførte lokaler i etagebyggeriets stueetage under ungdomsboligerne.

Urbanpladsen

Den nye plads skabes som udvidelse af den eksisterende biblioteksplads, hvor Remiseparken i fremtiden også støder op til Urmagerstien. Pladsen indrettes med aktivitets- og opholdsmuligheder, og med udadvendte aktiviteter fra omkringliggende bygninger.

Pladsen vil være et af Urbanplanens største mødesteder og vil have liv store dele af døgnet fra handlende på vej til og fra indkøb i de kommende butikker langs Røde Mellemvej, fra gæster i Remiseparken og Solvang Bibliotek samt Dyvekeskolens brugere og elever.

Pladsen udformes i samspil med helhedsrenoveringen af Solvang Bibliotek, således at sammenhæng opstår mellem livet inde på biblioteket og ude på pladsen.

Opgradering af Urmagerstien

Urmagerstien udgøres i dag af to indkørselsveje fra henholdsvis Røde Mellevej og Englandsvej, der begge ender blindt ved en pladsdannelse omkring Solvang Centret. Forløbet, som rummer et stort potentiale som tværgående forbindelse, opleves i dag som kedeligt, og på visse steder utrygt grundet manglende opsyn i døgnets mørke timer.

Urmagerstien styrkes som gennemgående bymæssig forbindelse. Det sker ved at skabe mere åbne, udadvendte funktioner i bebyggelsen langs stien og gennem en opgradering af gadeforløbet med mere byrumsinventar og forbedret belysning.

Urmagerstien udgør ca. 3.500 m². Det foreslås, at der skabes en samlet belægning, der markerer Urmagerstien som en gennemgående forbindelse, der binder Urbanpladsen og det nye kvarter syd for Urmagerstien sammen.

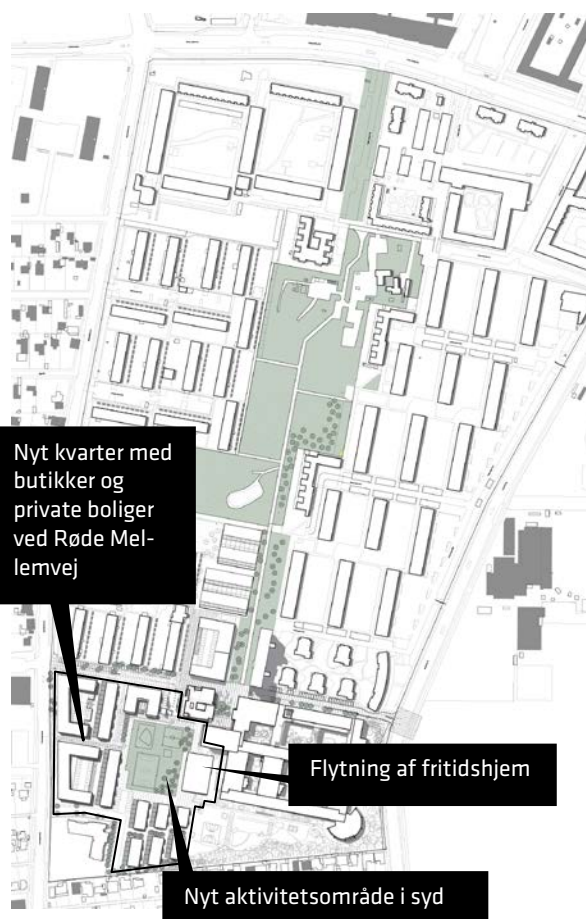
Proces

Proces omkring helhedsrenovering af Solvang Bibliotek kan igangsættes umiddelbart efter at midler er afsat til projektet. Renoveringen forudsætter ikke ændret plangrundlag.

Etagebyggeriet indeholdende ungdomsboliger og evt. offentlig funktion er beliggende på Solvang Centret grunden, der ejes af Boligforeningen 3B. Lokalplan der vil muliggøre byggeriet er under udarbejdelse og forventes færdig i sommeren 2016. Såfremt kommunen ønsker lokaler i etagebyggeriet, skal en ejerlejlighed købes i byggeriet af 3B.



Areal for udviklingsplanens etape 2Bs disponering i dag



Eksempel på disponering af arealet efter gennemførelse af udviklingsplanens etape 2B

ETAPE 2B - ET NYT KVARTER I URBANPLANEN

Urbanplanen omfatter i dag store kommunalt ejede arealer, hvis udnyttelse kan optimeres, og som giver mulighed for at Urbanplanen kan blive del af den positive byudvikling, der sker i Amager Vest. På det kommunale areal syd for Urmagerstien (etape 2B) vil man gennem fortætning og nytænkning af området forventeligt kunne opføre op mod 20.000 m² nybyggeri af boliger, erhverv, handel og institutionsbyggeri.

Med nye butikker, funktioner og boligformer, herunder private boliger, der ikke allerede er repræsenteret i Urbanplanen, vil en mærkbar ændring i områdets beboersammensætning og brugergrupper kunne ske.

Nye butikker

Langs Røde Mellemvej opføres flere nye butikker, som vil udgøre en ny attraktion i kanten af Urbanplanen og fungere som mødested mellem eksisterende og nye beboere internt i Urbanplanen og folk udefra. Herigenem opnås en højere integration mellem Urbanplanen og de omkringliggende villakvarterer og Ørestaden. Med 11.900 gennemkørende biler og 3.400 cyklende på Røde Mellemvej i døgnet, er placeringen attraktiv for butikker og supermarkeder. Butikkerne samtænkes med opgraderingen af Urmagerstien, så det liv, butikkerne skaber, trækkes ind i Urbanplanen til Urbanpladsen og det nyrenoverede bibliotek.

Butikkerne vil opfylde et stort ønske hos beboerne i Urbanplanen om bedre lokale indkøbsmuligheder. Med supermarkederne vil der ligeledes blive skabt en række jobs og fritidsjobs til gavn for områdets mange unge.

En forudsætning for at opføre de nye butikker er at flytte lokalcenter detailhandelsrammen som i dag er gældende for Solvang Centret, til en ny placering på arealet syd for Urmagerstien mod Røde Mellemvej.

Nye boliger

Med det nye kvarter tilføres en tilstrækkelig boligmasse til at skabe mærkbar forskel i beboersammensætningen i Urbanplanen. Ved at opføre ejerlejligheder og private rækkehuse, kan der tiltrækkes en ny beboergruppe, der ikke er repræsenteret i Urbanplanen i dag, og man vil kunne fastholde beboere, der ønsker at skifte fra lejer-til ejerbolig. Private ejendomsudviklere har vist interesse for at bygge boliger i kvarteret, hvis der skabes tilstrækkelig kritisk masse af nye boliger.

Der forventes samlet at kunne opføres op til ca. 16.400 m² private boliger på arealet syd for Urmagerstien.

Nye moderne fritidshjem

Som supplement til den nyrenoverede Dyvekeskolen, vil det nye kvarter kunne tilbyde nye og eksisterende beboere i området nye moderne fritidshjem opført med udgangspunkt i den nye skolereform og Børne- og Ungdomsforvaltningens strategi Fremtidens Fritidstilbud.

Boldbaneareal

De nye butikker og boliger vil optage en del af det areal, der ligger frit omkring Dyvekeskolens boldbane.

Den nyanlagte 8 mands bane med belysning kan bevares som den er eller alternativt opgraderes efter lokale brugerønsker samt forslag fra Børne- og Ungdomsforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Proces

En grundlæggende forudsætning for gennemførelse af udviklingsplanens Etape 2B, er at fritidshjemmene langs Røde Mellevej og Dyvekeskolens parkeringspladser flyttes til en ny placering, ligesom Dyvekeskolens boldbaneareal vil blive reduceret.

Forud for at kunne bygge nye butikker og boliger på de kommunale arealer syd for Urmagerstien skal der laves et kommuneplantillæg med ændring af rammebetingelser fra institutionsområde(O1) til blandet byområde(C3). Den bydelscenter ramme der i dag er beliggende på Solvang Centret grunden skal ligeledes flyttes til ny placering ved Røde Mellevej. Endeligt vil der skulle laves ny lokalplan for området.

Kommune- og lokalplanproces påbegyndes efter politisk vedtagelse af nærværende indstilling.

Når planprocessen er afsluttet, kan flytning af fritidshjem og salg af byggegrunde gennemføres. Den nærmere proces afhænger af behovene for nye institutioner.

ØKONOMI

Gennemførelsen af udviklingsplanens etape 2A og 2B er afhængig af tilførsel af midler.

Etape 2A

Finansieringen til hhv. en helhedsrenovering af Solvang Bibliotek eller opførelse af kvarterhus forventes at udgøre 6-8 mio. kr. eller 45 mio. kr.

Anlægsudgiften til Urbanpladsen forventes at udgøre 6,6 mio. kr. Hertil kommer øgede driftsudgifter på 0,1 mio. kr./år.

Anlægsudgiften til opgradering af Urmagerstien forventes at udgøre 8,6 mio. kr. Hertil kommer øgede driftsudgifter på 0,1 mio. kr./år.

Ungdomsboliger og evt. offentlig funktion vil afstedkomme tilførsel af midler til grundkapital til ungdomsboliger og køb af ejerlejlighed til offentlig funktion, såfremt der findes et behov.

Etape 2B

Det er en forudsætning for salget af grunde til nybyggeri, at fritidshjem og parkeringspladser flyttes og boldbanearealet reduceres.

Såfremt fritidshjemmene genopføres i samme størrelse som i dag, forventes det at have en samlet anlægsudgift på ca. 40 mio. kr. Udgifterne kan dog blive mindre hvis Børne- og Ungdomsforvaltningens kapacitetsbehov bliver reduceret som følge af folkeskolereformen.

Dyvekeskolens parkeringspladser flyttes til et nyt sted i nærområdet. Et bud på et sådant kunne være en parkeringskælder under fremtidigt byggeri på Solvang Centret grunden. Anlægsudgiften hertil vil udgøre ca. 8 mio. kr.

Som udgangspunkt skal provenu fra grundsalget af matr. nr. 1745 og 2306, Sundbyvester, tilgå kassen. Dog kan det i forbindelse med Budget 2016 besluttes, at provenu i stedet skal anvendes som medfinansiering af merudgifter forbundet med udviklingsplanen. Denne mulighed vil blive indarbejdet i budgetnotatet vedr. udviklingsplanen for Urbanplanen forud for Budget 2016.

Indtægten ved salg af den samlede byggeret kan først estimeres, når den endelige disponering af arealet er fastlagt.

Samlede initiativer i udviklingsplanens Etape 2

Etape/Initiativ	Forvaltning	pris
2A: Helhedsrenovering eller flytning til nyt Kvarterhus af Solvang Bibliotek	Kultur- og Fritidsforvaltningen	Helhedsrenovering Anlæg: 6-8 mio. kr. Drift: Ukendt Flytning til Kvarterhus Anlæg: 45 mio. kr. Drift: 4 mio. kr./år
2A: Urbanpladsen og Urmagerstien	Teknik- og Miljøforvaltningen	Urbanpladsen: Anlæg: 6,6 mio. kr. Drift: 0,1 mio. kr./år Urmagerstien: Anlæg 8,6 mio. kr. Drift: 0,1 mio. kr./år
2B: Nyt kvarter i Urbanplanen	Teknik- og Miljøforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen og Økonomiforvaltningen	Genopførelse af fritidshjem: Anlæg: 40 mio. kr. Flytning af parkeringspladser: Anlæg: 8 mio. kr. Drift: 0,1 mio. kr./år

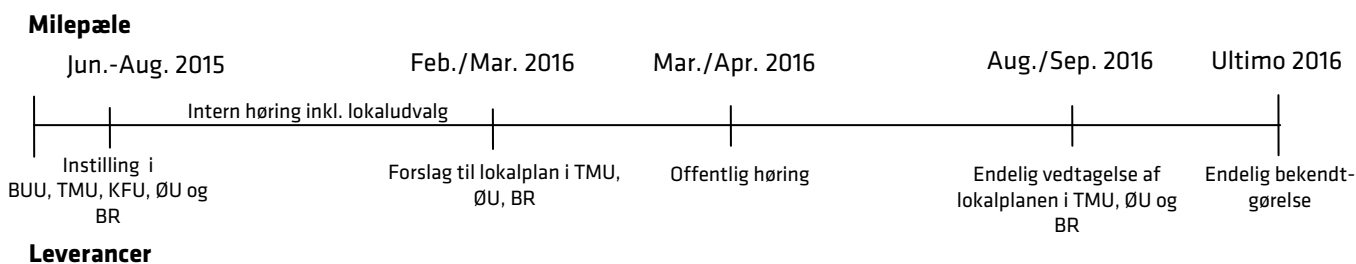
TIDSPLAN

Der er allerede igangsat lokalplanproces for Solvang Centret grunden, som forventes afsluttet i maj 2016, således at byggetomten på Solvang Centret grunden ikke skal stå for længe uden nybyggeri. Som del af denne lokalplan indgår Etagebyggeriet med mulighed for offentlige funktioner i stueplanet.

Lokalplanproces igangsættes for resterende arealer som udviklingsplanen dækker, herunder Urmagerstien, Urbanpladsen, Solvang Bibliotek og nyt kvarter syd for Urmagerstien efter behandling af indstillingen og budget 2016.

Der tages i tidsplanen udgangspunkt i, at tværgående kommunal proces omkring disponering af arealet syd for Urmagerstien kan gennemføres i perioden fra september 2015 – februar 2016.

Oversigt over lokalplanproces for etape 2





TMI3a Natur- og KulturAks i Tingbjerg (rev. 8 september 2015)



Baggrund

Tingbjerg-Husum skal omdannes fra et udsat byområde til en grøn, aktiv og åben boligby. I Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien er to af de bærende hovedprincipper skabelsen af nye attraktive by- og landskabsrum med nye attraktioner, hvor by og natur sammen skaber rammerne for stærke oplevelser.

Indhold

En Natur- og KulturAks, der binder byrummene i Tingbjerg og Husum Nord sammen med natur- og landskabsrummet Vestvolden langs Husumforbindelsen, foreslås etableret. Aksen bliver områdets omdrejningspunkt for undervisning, forskning, erhvervsudvikling, kulturaktiviteter og naturoplevelser, der åbner områdets mange kvaliteter op for beboere og besøgende.

Forslaget omfatter følgende tre initiativer:

Forprojekt for nytænkning og åbning af Tingbjerg Heldagskoles sydlige fløj:

Skolens sydlige fløj foreslås ombygget i hele skolens bredde ud mod Tingbjergs hovedstrøg Ruten, således at den fremstår mere åben med nyetablerede undervisnings- og borgerrettede aktiviteter. Midlerne skal gå til et forprojekt for den nye sydlige fløj. Forprojektet afdækker ligeledes hvilke aktiviteter, der bedst muligt kan understøtte skolens udvikling og samtidig understøtte samspillet mellem skolen og områdets andre attraktioner og aktiviteter. Der søges ikke midler til selve ombygningen af skolen og etablering af de nye faciliteter, da dette afventer resultaterne af forundersøgelsen. Ombygning og etablering kan efterfølgende besluttes med henblik på ibrugtagelse i Byudviklingsstrategiens Etape 1. Børne og Ungdomsforvaltningen anslår, at de fremtidige anlægsudgifter vil ligge på 46,0 til 58,0 mio. kr.

Etablering af plads ved Tingbjerg Kulturhus:

Der foreslås afsat midler til at erstatte den eksisterende grusede parkeringsplads ved Tingbjerg Kulturhus med en permanent plads på 2.615 m² til kulturhuset og lokalområdets udendørs kulturaktiviteter i feltet mellem

8. september 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj og Husum

Lokalitet/Adresse
Skolesiden, Ruten, Husumforbindelsen og Kobbelvænget.

kulturhusets østside, skolens vestside og Rutens revitaliserede byrum mod syd. I forbindelse med etableringen af pladsen nedlægges 38 parkeringspladser uden for parkeringszone. Der er mulighed for at anlægge 68 nye parkeringspladser på et areal nord for kulturhuset og skolen. Finansiering af anlæg af parkeringspladser er ikke omfattet af forslaget.

Skitsering og etablering af Naturbyen:

Med udgangspunkt i Brønshøj-Husum Lokaludvalgs idégrundlag foreslås der afsat midler til at etablere Naturbyen med udstillinger, undervisnings- og aktivitetsbygninger, naturværksteder, bynaturrum og udearealer i forløbet mellem EnergiCenter Voldparken i syd og Tingbjerg Skole i nord langs med Husumforbindelsen og Vestvolden. Midlerne skal gå til et kvalificerende program- og dispositionsforslag, etablering af en midlertidig/mobil dyre- og plantegård samt projektering og etablering af Naturbyen.

Den overordnede vurdering er, at forslagets anlægsprojekter er relativt ukomplicerede, se risikovurdering.

For en mere detaljeret beskrivelse af forslagene henvises til notatets bilag 1.

Overordnede målsætninger og effekter

Natur- og Kulturaksen skal skabe samspil og vekselvirkning mellem Tingbjerg og Husum Nord's eksisterende og nye attraktioner, så lokale og regionale brugere oplever tydelige sammenhænge på tværs af bydelens miljøer.

Naturbyen sætter fokus på børn og voksnes konkrete oplevelse og forståelse af områdets natur, landskab og miljø og udgør dermed en oplagt samarbejdspartner for skolen og andre uddannelsesinstitutioner. Når områdets naturværdier kobles med læring, forskning og innovative virksomheder i forbindelse med f.eks. et nyt Science Center, er det med til at gøre Tingbjerg-Husum til et attraktivt valg for forældre, der fokuserer på områdets uddannelsesmæssige omdømme.

Samtidig understøttes mulighederne for at løfte uddannelsesniveaet blandt områdets unge og på længere sigt også samarbejdet med uddannelses- og forskningsinstitutioner (herunder DTU) om et vækstmiljø for nye vidensbaserede og innovative virksomheder og arbejdspladser.

Endelig får beboerne en synlig og attraktiv base for at deltage i skabelsen af en aktiv, grøn og bæredygtig bydel i harmoni med den omgivende natur.

Etableringen af den foreslåede plads ned mod Ruten giver Tingbjerg Kulturhus de synlige attraktive faciliteter, som oprindeligt var tænkt for at gøre kulturhuset til en naturlig, integreret del af det nye byrum på Ruten med faciliteter til både indendørs og udendørs kulturaktiviteter, idræt og rekreation for børn og voksne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forprojekt for nytænkning og åbning af Tingbjerg Heldagsskoles sydlige fløj	<ul style="list-style-type: none"> - Profilering af skolen. - Nye borgerrettede faciliteter, der bidrager til det nye attraktive byrum på Ruten. - Nyt fokus på områdets lærings-, udviklings- og erhvervsmæssige potentialer. - Løft i motivationen hos områdets børn og unge til at uddanne sig efter folkeskolen.
Etablering af plads ved Tingbjerg Kulturhus	<ul style="list-style-type: none"> - Realisering af kulturhusets fulde potentiale som et omdrejningspunkt i Tingbjergs sociale og kulturelle liv. - Centralt bidrag til revitaliseringen af Ruten som nyt attraktivt bystrøg med et trygt udeliv. - Udendørs kulturaktiviteter, idræt og rekreation for lokale såvel som besøgende udefra.
Skitsering og etablering af Naturbyen	<ul style="list-style-type: none"> - En lokal og regional attraktion, som bidrager afgørende til revitaliseringen af Vestvolden. - Skabelse af et omdrejningspunkt for uddannelsesaktiviteter, rekreative oplevelser og borgerinddragelse med fokus på områdets landskab, natur og miljø. - Bidrager til oplevelsen af åbenhed og sammenhæng mellem Tingbjerg og Husum Nord.
Beskæftigelseeffekt (30,5 mio. kr.)	36,6 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30,5 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. i 2017 med en stigende profil, se under de tekniske oplysninger for en uddybning. Alle anlægsprojekter i dette budgetnotat forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Natur- og KulturAksen	30.480	1.606
<i>Nytænkning og åbning af Tingbjerg Heldagsskoles sydlige fløj</i>	<i>1.050</i>	
<i>- Etablering af plads ved Tingbjerg Kulturhus</i>	<i>5.753</i>	<i>66</i>
<i>- Skitsering og etablering af Naturbyen</i>	<i>23.677</i>	<i>1.540</i>

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

Der søges sideløbende om medfinansiering fra almennyttige fonde til etableringen af Naturbyen og til et eventuelt Science Center eller anden aktivitet ved skolen. Såfremt der opnås medfinansiering af anlægsudgifterne fra anden side, kan der reduceres tilsvarende i kommunens anlægsudgifter.

Risikovurdering

Den overordnede vurdering er, at anlægsforslagene er relativt ukomplicerede. For Naturbyens vedkommende er der afsat en bygherrereseve til uforudsete udgifter på 8 % af anlægsomkostningerne. For pladsen ved kulturhusets vedkommende er der afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

De foreslåede anlægsaktiviteter foretages enten på offentligt areal eller på arealer tilhørende områdets almene boligorganisationer SAB og fsb, der er partnere i byudviklingsstrategien, hvorfor der ikke forventes behov for ekspropriering af arealer til anlæg. Der skal dog afsættes tid til forhandlinger med SAB og fsb med henblik på indgåelse af de nødvendige aftaler.

I forbindelse med udarbejdelsen af prospektet for Naturbyen har initiativtagerne undersøgt, hvordan anlægsaktiviteterne kan gennemføres uden at udfordre de frednings- eller beskyttelsesbestemmelser, der gælder for Vestvolden. Dette vil skulle revurderes, hvis der ønskes en anden placering end den, der foreslås i prospektet.

Den samlede funktionalitet af Natur- og KulturAksen afhænger til dels af, hvor og hvornår Husumforbindelsens passage over Vestvolden kan godkendes af fredningsmyndighederne. Dette forhindrer dog ikke, at de forskellige faciliteter og anlæg, der foreslås, kan anvendes inden passagen er på plads. Da lokaludvalget og dets interessenter i høj grad har været involveret i udarbejdelsen af oplægget til Naturbyen, forventes brugerinddragelsen ikke at give tidsmæssige udfordringer.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30,5 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. i 2017 (dækker 10 måneders drift af pladsen ved kulturhuset), 1,2 mio. kr. i 2018 (dækker et års drift af pladsen ved kulturhuset samt indfasning af Naturbyen i form af 6 måneders prædrift med projektleder og 6 måneders fuld normering til trinvis ibrugtagning) og 1,6 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til drift og vedligehold af pladsen ved Tingbjerg Kulturhus og Naturbyen.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg - Forprojekt for Nytankning og åbning af Tingbjerg Heldagskoles sydlige fløj</i>							
- Konceptudvikling og forundersøgelse på ombygning/nybyggeri		1.050				1.050	1.050*
<i>Anlæg - Etablering af plads ved Tingbjerg Kulturhus</i>							
- Projektering		1.438				1.438	1.438*
- Udførsel		4.315				4.315	
<i>Anlæg - Skitsering og etablering af Naturbyen</i>							
- Program og dispositionsforslag samt løbende brugerinddragelse		700				700	700*
- Etablering af mobile faciliteter for områdets børn (dyre- og plantegård)		49				49	49*
- Projektering og anlæg af Naturbyen (600 m ²)			22.928			22.928	

Anlægsudgifter i alt		7.552	22.928			30.480	3.237*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Drift og vedligehold af plads ved Tingbjerg Kulturhus			55	66	66	187	
- Drift og vedligehold af Naturbyen				1.155	1.540	2.695	
Afledte serviceudgifter i alt			55	1.221	1.606	2.882	

Forprojektet for Åbning af Tingbjerg Skoles sydlige fløj ud mod Ruten forventes igangsat i april 2016 og forventes afsluttet i juni 2016 med henblik på at afkaste budgetønske i forbindelse med forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse – Forprojekt for Åbning af Tingbjerg heldagsskoles sydlige fløj

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

Anlæg af pladsen ved Tingbjerg Kulturhus forventes konceptudviklet, og projekteret i 2016, fysisk igangsat i december 2016 og ibrugtaget i marts 2017. Tingbjerg Kulturhus er klar til ibrugtagning i september 2016.

Tabel 5. Tidsangivelse – Etablering af plads ved Tingbjerg Kulturhus

Tidsangivelse – plads ved Tingbjerg Kulturhus	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	December 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2017

Anlæg af Naturbyens mobile faciliteter for områdets børn og deres familier forventes fysisk igangsat i januar 2016 og ibrugtaget i maj 2016.

Anlæg af Naturbyens bygninger og andre permanente faciliteter forventes programudviklet og projekteret fra januar 2016, fysisk igangsat i juni 2017 og ibrugtaget i december 2017, når skitseringsforløb og projektering er gennemført i 2016-2017.

Tabel 6. Tidsangivelse – Naturbyens mobile faciliteter

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

Tabel 7. Tidsangivelse – Naturbyens permanente faciliteter

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

Flere forvaltninger/udvalg

Konceptudvikling af aktiviteter på Tingbjerg Heldagsskole og forundersøgelse på ombygning/nybyggeri på skolen (anlægsudgift på 1,1 mio. kr. i 2016) samt projektering, anlæg og drift af Naturbyen (anlægsudgifter på 0,7 mio. kr. i 2016 og 22,9 mio. kr. i 2017 samt årlige driftsudgifter på 1,2 mio. kr. i 2018 og 1,5 mio. kr. fra 2019 og frem) udføres af Børne- og Ungdomsforvaltningen. Teknik- og Miljøforvaltningen tilføres anlægsbudget på 5,8 mio. kr. og afledte serviceudgifter på 0,06 mio. kr. i 2017 og 0,07 mio. kr. fra 2018 og frem.

Tabel 8. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	I alt
- Børne- og Ungdomsudvalget	Service			1.155	1.540	2.695
- Børne- og Ungdomsudvalget	Anlæg	1.799	22.928			24.727
- Teknik- og Miljøudvalget	Service		55	66	66	187
- Teknik- og Miljøudvalget	Anlæg	5.753				5.753
I alt		7.552	22.983	1.221	1.606	33.362

Tidligere afsatte midler

Der er afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Heldagsskole i budget 2015. Midlerne dækker ikke den foreslåede forlængelse af Husumforbindelsen nord for skolen eller de ekstraudgifter, der måtte følge af en anden linjeføring end den oprindeligt foreslåede.

Der er afsat 22,0 mio. kr. til kommunens halvdel af anlægsudgifterne til Tingbjerg Kulturhus i budget 2010. Den anden halvdel finansieres af områdets boligorganisationer. Midlerne dækker ikke etablering af pladsen i forbindelse med kulturhuset.

Tabel 9. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Link til Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategien:

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

Elektronisk version af Naturbyens prospekt findes på www.naturbyen.dk

Bilag

Bilag 1: Visionen bag Natur- og KulturAksen og nærmere beskrivelse af projekterne.

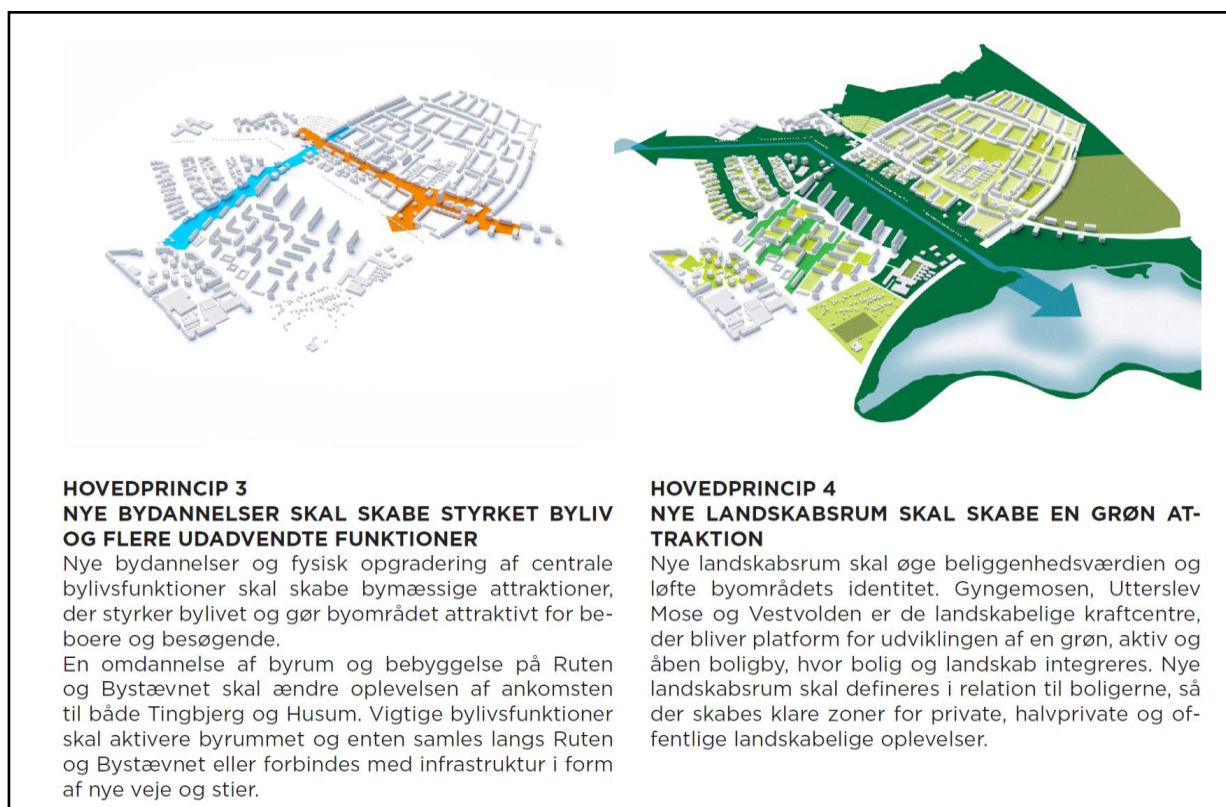


11. august 2015

TMI3aI Bilag I: Visionen bag Natur- og KulturAksen og nærmere beskrivelse af projekterne (rev. 8 september)

1. Visionens udgangspunkt

Natur- og KulturAksens vision tager udgangspunkt i hovedprincip 3 og 4 i Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien:



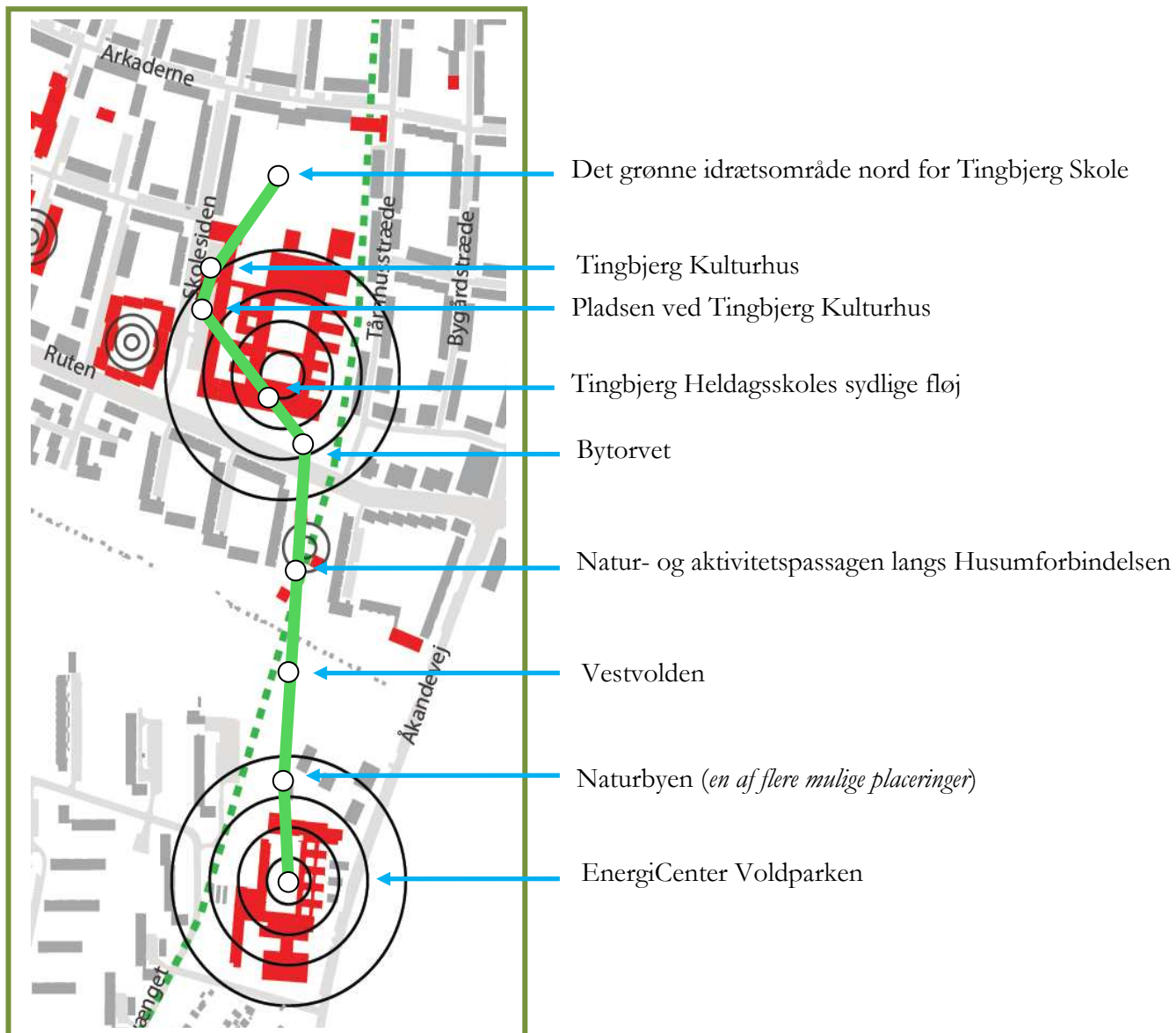
Visionen konkretiserer de to hovedprincipper ved at skabe en nord-sydgående videns-, lærings- og oplevelsesorienteret Natur- og KulturAks, som i sin fulde udstrækning omfatter:

- Det grønne idrætsområde nord for Tingbjerg Skole (*ikke omfattet af budgetnotatet*)
- Tingbjerg Kulturhus med den tilhørende plads (*pladsen er omfattet af budgetnotatet, mens kulturhuset er bevilget og under opførelse*)
- Åbningen af Tingbjerg Heldagsskoles sydlige fløj ud mod Ruten med nye og eksisterende borgerrettede faciliteter (*første led i processen er omfattet af budgetnotatet*)
- Skolens forplads Bytorvet (*ikke omfattet af budgetnotatet*)
- Den nye natur- og aktivitetspassage langs den kommende Husumforbindelse på strækningen fra Ruten i nord over Vestvolden

til EnergiCenter Voldparken i syd (*delvist omfattet gennem Naturbyen i budgetnotatet*)

- Naturbyen i forlængelse af EnergiCenter Voldparken (*omfattet af budgetnotatet*)

2. Visualisering af Natur- og KulturAksens omdrejningspunkter



3. Natur- og KulturAksens bidrag til realiseringen af Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien

Når Tingbjerg/Husums styrkede videns-, lærings- og oplevelsespotentialer koncentrerer omkring Natur- og KulturAksen, understøtter det en række af byudviklingsstrategiens mål og anbefalinger:

- Områdets offentlige, sociale og kulturelle funktioner skal koncentrerer, så Ruten og EnergiCenter Voldparken bliver to af de centrale kraftcentre for bylivet.
- Den revitaliserede landskabelige attraktion Vestvolden og lokaludvalgets vision om Naturbyen skal bidrage til at forbinde kraftcentrene, så der opstår synergi mellem det aktive foreningsmiljø i EnergiCenter Voldparken og børn- og ungeaktiviteterne på Tingbjerg Heldagsskole.
- Området skal signalere åbenhed og udvikling i stedet for isolation og udsathed.
- Bylivet og dets tilbud og aktiviteter skal være mere synligt i gadebilledet for såvel beboere som dem, der passerer gennem området.
- Tingbjerg Heldagsskole udnytter sit store potentiale som udadvendt, inkluderende bydelscenter og lokalt samlingspunkt for læring, aktivitet og fritids- og foreningsliv.
- Udnyttelse af områdets idrætsfaciliteter og skolens rådighedsarealer skal kobles til fritids- og foreningslivet med Bytorvet, skolens forplads mod Ruten, som socialt ankerpunkt. En sammentænkning af skole, fritid og byliv vil skabe mulighed for maksimal udnyttelse af faciliteterne. Udvikling af Tingbjerg kulturhus' relation til skolen skal ses som det første skridt i denne udvikling og omstilling.
- Samarbejdspartnere i og uden for området kan bidrage til at afdække, hvordan skolens funktion som knudepunkt kan bidrage til områdets positive udvikling, herunder hvilke faciliteter der kan placeres i forbindelse med skolens nye åbning ud mod Ruten.

4. Samspillet mellem natur, kultur, læring og oplevelser på Natur- og KulturAksen

Natur- og KulturAksen skaber synligt samspil og vekselvirkning mellem nye og eksisterende attraktioner og institutioner i Tingbjerg og Husum Nord, så lokale og regionale brugere i fremtiden vil opleve meget tydeligere sammenhænge på tværs af bydelens sociale og kulturelle miljøer.

Naturbyen og Tingbjerg Heldagsskole: synergi mellem natur og læring

Eksempelvis sætter Naturbyen fokus på børn og voksnes konkrete oplevelse, engagement og forståelse af områdets rige og varierede natur, landskab og miljø, mens Tingbjerg Heldagsskole fokuserer på at skabe et stærkt læringsmiljø og løfte uddannelsesniveaet blandt områdets børn

og unge, jf. målet i Politik for udsatte byområder om, at 95 % af Københavns unge får en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse.

Når de to institutioner samarbejder og når skolens nye faciliteter giver mulighed for at inddrage nye parter – fx uddannelsesinstitutioner, forskning og innovative virksomheder - er det med til at gøre skolen til et attraktivt valg for områdets forældre og for de forældre, der opfatter den lokale skoles profil og omdømme som en afgørende eller vigtig faktor for, om de vil overveje at bosætte sig i området.

Natur, forskning, uddannelse og lokale vækstmiljøer

Natur- og KulturAksen kan eksempelvis være udgangspunktet for et styrket samarbejde med forsknings- og uddannelsesmiljøerne på de nærmeste ungdomsuddannelser og Danmarks Tekniske Universitet (DTU), hvor der sættes fokus på Tingbjerg-Husums værdifulde naturressourcer og på de børn og unge, der bor i området – fx de knap 300 studerende, der bor på Tingbjerg Kollegiet. Det kan understøtte uddannelsesmotivationen blandt områdets børn og unge og lægge grunden for et lokalt vækstmiljø for nye vidensbaserede og innovative virksomheder og arbejdspladser.

Brønshøj-Husum Lokaludvalgs sekretariat har bidraget med to eksempler på, hvad denne type samarbejde konkret kan fokusere på:

1) Fokus på vandmiljøet og klimatilpasning: Vandet fylder meget i Tingbjerg-Husums natur, hvor Utterslev Mose og Vestvolden udgør to forskellige vandmiljøer med hver deres muligheder og udfordringer omkring forurening, bæredygtighed og presset fra de omgivende byområder og tilpasningen til klimaforandringerne.

Hvis vi kan tiltrække relevant forskning og innovation til Tingbjerg og skabe nye læringsarenaer med tilknytning til ungdomsuddannelser og folkeskoler, kan det spille en meget konkret og vigtig rolle i den fortsatte forbedring af de lokale vandmiljøer og udformningen af områdets klimatilpasning.

Konkret står Utterslev Mose og Vestvolden foran et meget stort og omfattende arbejde med at transformere et vandmiljø af dårlig økologisk kvalitet til et vandmiljø af god økologisk kvalitet. Det er et langt, sejt og omkostningstungt træk.

En del af problemet er, at Tingbjerg og Høje Gladsaxe årligt sender store mængder kloakvand direkte ud i Vestvoldens Fæstningskanal ved Bystævnet, som herefter trænger videre ud i Utterslev Mose. Det påvirker dyre- og plantelivet stærkt og negativt og giver også markante lugtgener for beboere og besøgende.

Hvis man vil løfte Vestvoldens naturværdier, er det helt afgørende at dette kloakudslip stoppes. Gladsaxe Kommune har igangsat et større LAR-projekt (lokal afledning af regnvand), der burde reducere overløbshændelserne i forbindelse med fx voldsomme skybrud markant, men der skal også gøres en indsats i Tingbjerg.

Lokaludvalgets sekretariat vurderer, at et lokalt funderet samarbejde med kapacitet til at foretage målinger og analyser, iværksætte pilotforsøg og (med)udvikle teknologier til lokalt forankret klimatilpasning og genopretning af vandmiljøer i søer ville være af meget stor værdi for den indsats.

De opgaver kan tænkes ind i et bredere læringsmiljø, der knytter an til gymnasiet og skolen. Det kan gøres yderst attraktivt for skoleelever, gymnasieelever og studerende at være med til at undersøge, teste og formidle en meget sansekongret opgave med lokal forankring af klimatilpasning og forbedringer af det lokale vandmiljø til glæde for dyr, planter og mennesker i hele København.

2) Fokus på vækstpotentialet i akvaponisk dyrkning: Akvaponi er en produktionsform, hvor fisk og grønt dyrkes på samme tid i et lukket system. Akvaponi rummer et stort potentiale i forbindelse med hele Urban Gardening-bevægelsen, der har fokus på bæredygtig lokal dyrkning af fødevarer.



Som billedet ovenfor viser, kan akvaponi samtidig have et æstetisk attraktivt design, der bidrager til at skabe attraktive fysiske rum, hvor oplevelsen af naturen og brugen af dens ressourcer er tæt på beskueren.

Natur- og KulturAksens faciliteter kan være en ramme for et akvaponisk designcenter og udviklings- og iværksætttermiljø, der henvender sig til private og erhvervsvirksomheder med små-skala akvaponiske anlæg til såvel indendørs- som udendørsmiljøer. Et sådant designcenter findes ikke i dag.

Synlig og attraktiv beboerinddragelse i områdets udvikling

De fysiske anlæg, som udgør omdrejningspunkterne i Natur- og KulturAksen, vil synliggøre, at områdets beboere har fået en attraktiv base for at deltage i og forme byudviklingsstrategiens skabelse af en aktiv, grøn og bæredygtig bydel i harmoni med den omgivende natur.

Eksempelvis giver etableringen af den foreslåede plads ned mod Ruten Tingbjerg Kulturhus de synlige attraktive faciliteter, som oprindeligt var tænkt for at gøre kulturhuset til en naturlig, integreret del af det nye byrum på Ruten med faciliteter til både indendørs og udendørs kulturaktiviteter, idræt og rekreation for børn og voksne.

Det samme gælder for Vestvolden, som foreslås revitaliseret i et selvstændigt budgetnotat under Tingbjerg-pakken. Natur- og KulturAksen understøtter og synliggør beboere og besøgendes samlede muligheder for at opleve og anvende Vestvoldens natur- og kulturmæssige kvaliteter til rekreation og egne aktiviteter såvel som til læringsorienterede formål i tilknytning til Naturbyen og områdets uddannelsesinstitutioner.

Ny stærk bydelskultur om natur og brugen af naturressourcerne

Med Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien får vi således nye muligheder for at udvikle en stærk bydelskultur omkring det at bruge områdets fantastiske natur til at gøre ikke bare børn og unge, men også områdets andre beboere og besøgende, interesserede i at lære om naturen og arbejde med en bæredygtig brug af de lokale naturressourcer.

5a. Nytænkning og åbning af Tingbjerg Heldagsskoles sydlige fløj



I budgetnotatet søges midler til, at Børne- og Ungdomsforvaltningen kan udarbejde et forprojekt, der udvikler og programmerer åbningen af Tingbjerg Heldagsskoles sydlige fløj mod Tingbjergs hovedstrøg Ruten.

Forprojektet skal afklare, hvilke undervisnings- og borgerrettede aktiviteter, de nye fysiske faciliteter bør rumme for bedst muligt at understøtte skolens udvikling. Det nævnte science center er således blot ét eksempel på en relevant aktivitet, der kan indgå i denne sammenhæng.

Desuden rummer forprojektet ikke kun ideudvikling af de fysiske faciliteter, men også en ideudvikling af det pædagogisk grundlag for de aktiviteter, der ønskes i de nye faciliteter.

5b. Pladsen ved Tingbjerg Kulturhus



Det oprindelige budget til Tingbjerg Kulturhus, som Københavns Kommune finansierer opførelsen af i samarbejde med de to almennyttige boligafdelinger af SAB og fsb, indeholdt en opgradering af kulturhusets omgivelser i form af etablering af en permanent plads.

Imidlertid har det i byggeprocessen været nødvendigt at lave besparelser i projektet, så der ikke var midler til den planlagte plads.

Der søges derfor i budgetnotatet midler til at erstatte den eksisterende grusede parkeringsplads ved Tingbjerg Kulturhus (markeret med grønt på kortet ovenfor) med en permanent plads på 2.615 m² til gavn for kulturhuset og lokalområdets udendørs kulturaktiviteter.

Pladsen vil give kulturhuset den ønskede fysiske kontakt til de nye byrum omkring Tingbjergs hovedstrøg Ruten og den nye sydlige fløj på Tingbjerg Heldagsskole, så kulturhuset og dets aktiviteter bliver synlige og inviterer ikke bare områdets beboere, men også det voksende antal besøgende, der vil passere gennem Tingbjerg, til at deltage og engagere sig.

Dermed understøttes kulturhusets funktion som et fremtidigt vartegn af høj arkitektonisk og æstetisk kvalitet, og som et naturligt samlingspunkt for Tingbjerg.

5c. Naturbyen



Med udgangspunkt i Brønshøj-Husum Lokaludvalgs idégrundlag søges der i budgetnotatet midler til at udvikle og etablere Naturbyen med de tilhørende udstillinger, undervisnings- og aktivitetsbygninger, naturværksteder, bynaturrum og udearealer.

Ideen om Naturbyen er stærkt lokalt forankret i Brønshøj-Husum Lokaludvalg, der gennem de seneste par år har arbejdet intensivt med at indkredse dette bynaturcenters profil, værdier, faciliteter, aktiviteter, partnerskaber m.v. En væsentlig del af det engagement er knyttet til det stærke lokale ønske om at revitalisere Vestvolden og Utterslev Mose, og samtidig vise hvordan bynaturen og Naturbyens mange nye faciliteter og aktiviteter kan blive løftestang for læring, sundhedsfremme, øget biodiversitet, nye fællesskaber og forbedring af områdets omdømme.

Den konkrete placering af Naturbyen som en del af Natur- og Kulturaksen i tilknytning til Husumforbindelsen skal afgøres i dialog med lokaludvalget, lokale grundejere og andre relevante parter.

En detaljeret beskrivelse af idegrundlaget og indholdet i Naturbyen findes i det udarbejdede prospekt på www.naturbyen.dk



ØK31 Partnerskab om byudvikling, grundlag for lokalplaner og borgerinddragelse

09.07.2015

Baggrund

Tingbjerg-Husum skal omdannes fra et udsat byområde til en grøn, aktiv og åben boligby. Københavns Kommune og boligorganisationerne SAB og fsb indgik i efteråret 2014 en samarbejdsaftale om en omfattende fysisk udvikling af Tingbjerg-Husum. I forlængelse af heraf er Tingbjerg-Husum udpeget som et udviklingsområde i udkastet til Kommuneplan 2015.

Indhold

Tingbjerg-pakkens åbningstræk for Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien er seks budgetnotater om hhv. partnerskab og koordinering, trafik, revitalisering af Vestvolden, Natur- og KulturAksen, tryghed og sociale indsatser. Dette budgetnotat omhandler partnerskab og koordinering.

Forvaltningerne har i tæt samarbejde med SAB og fsb udarbejdet en ambitiøs byudviklingsstrategi for Tingbjerg-Husum, hvor hovedprincipperne er at åbne området op med nye forbindelser, nybyggeri af boliger, styrket byliv, erhverv og landskabelige kvaliteter. Byudviklingsstrategien behandles i Borgerrepræsentationen d. 27. august 2015. Implementering af byudviklingsstrategien forudsætter midler til projektledelse, projektering og borgerinddragelse. Midlerne til projektledelse fra Budget 2013 udløb ved nytår 2014.

Projektledelse: Grundet opgavens omfang og kompleksitet er der behov for at sikre den fortløbende projektledelse og tværgående koordinering mellem byudviklingsstrategiens aktører og områdets mange andre indsatser, særligt de kommende fysiske og boligsociale helhedsplaner. Partnerskabet mellem Københavns kommune, SAB og fsb skal styrkes, og der skal inddrages flere relevante aktører, såsom fonde og private grundejere.

Grundlag for lokalplaner: Der er behov for en fortsat prioriteret indsats for at tage skridtet fra de strategiske helhedsplaners retningsgivende visioner og målsætninger til lokalplaner for Ruten og Bystævneparken. Der skal indledes en projektering af de kommunale bygge- og anlægsopgaver samt en proces om grundsalg til private udviklere mv. Den kvalificerende proces, der skal lede frem til grundlaget for lokalplaner, kan foregå ved ekstern rådgivning, udbud eller lignende. Dette foreslås finansieret ved at pålægge grundejerne en forpligtelse til at løfte opgaven. For Bystævneparkens vedkommende er Københavns Kommune grundejer, hvorfor der foreslås afsat midler til denne opgave. Ruten er ejet af boligorganisationerne SAB, fsb og en privat grundejer.

Den efterfølgende detailplanlægning og udbud med henblik opførelse af de almene plejecentre håndteres og finansieres i regi af Moderniseringsplanen.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA

Bydel
Brønshøj/ Husum

Borgerinddragelse: Byudviklingsstrategiens vidtgående strukturelle forandringer og lange tidsforløb skaber et særligt påtrængende behov for nærværende, synlig og kontinuerlig borgerinddragelse. Målet er, at områdets beboere bliver medskabere af den konkrete udmøntning af strategiens initiativer (eksempelvis forandringen af områdets indre grønne landskaber og skabelsen af bedre byrum) og medejere af fortællingen om, hvordan områdets strukturer og image løftes. Derfor foreslås afsat midler til borgerinddragende aktiviteter samt en kommunal områdemedarbejder, der kan koordinere, teste og udvikle metoder til borgerdialog. For at sikre den optimale synergieffekt i hverdagen foreslås medarbejderen placeret lokalt sammen med sekretariatsfunktionerne for boligorganisationernes helhedsplaner.

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen er at sikre en effektiv implementering af Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi, som på kort såvel som på langt sigt fastholder og udvikler det velfungerende partnerskab, der har muliggjort strategien, men som samtidig inviterer nye partnere og områdets beboere til at være med til at forme og skabe det videre forløb og de konkrete initiativer.

Boligorganisationerne SAB og fsb er sideløbende i proces med Landsbyggefonden om at ansætte en proceskonsulent til Tingbjerg-Husum.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Projektledelse	- Effektivt samarbejde på tværs af forvaltningerne og med SAB og fsb om at realisere målene i byudviklingsstrategien.
Grundlag for lokalplaner: Ekstern rådgivning /projektering gennem grundejerforpligtelse	- Konkretisering af strategiske helhedsplaner og tilvejebringelse af grundlag for lokalplaner.
Borgerinddragelse	- Beboerne bliver medskabere af strategiens konkrete indsatser og medejere af fortællingen om de forandringer, der skal løfte området.
Beskæftigelseseffekt (2,8 mio. kr.)	3,4 årsværk

Økonomi

Den samlede indsats har estimerede udgifter på 2,8 mio. kr. og består af følgende dele:

- **Projektledelse:** 1,2 mio. kr. til et halvt årsværk til Økonomiforvaltningen og et halvt årsværk til Teknik- og Miljøforvaltningen i to år.
- **Grundlag for lokalplaner (Bystævneparken):** 1,0 mio. kr.
- **Borgerinddragelse:** 0,6 mio. kr. til et halvt årsværk til Teknik- og Miljøforvaltningen i to år.

Tabel 2: Overordnet økonomi (anlæg)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017
Partnerskab om byudvikling, grundlag for lokalplaner og borgerinddragelse	2.800
- Projektledelse	1.200
- Grundlag for lokalplan (Bystøvneparken)	1.000
- Borgerinddragelse	600

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

Risikovurdering

Risikoen for ændringer i økonomi og tidsplan vurderes at være lav.

Bilag. Tekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2016-2017.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse		600	600			1.200	1.200*
- Ekstern rådgivning/projektering		1.000				1.000	1.000*
- Borgerinddragelse		300	300			600	600*
Anlægsudgifter i alt		1.900	900			2.800	2.800*

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2015 eller 2016 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Flere forvaltninger/udvalg

Midlerne fordeles mellem Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget.

Tabel 4. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg	<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Styringsområde	2016	2017	2018	2019	I alt
- Økonomiudvalget		Anlæg	300	300			600
- Teknik- og Miljøudvalget		Anlæg	1.600	600			2.200
I alt			1.900	900			2.800

Tidligere afsatte midler

Der er i budget 2013 bevilliget 2,0 mio. kr. til en analyse af mulighederne for erhvervsudvikling og revitalisering af Tingbjerg-Husum. Dette arbejde har resulteret i Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

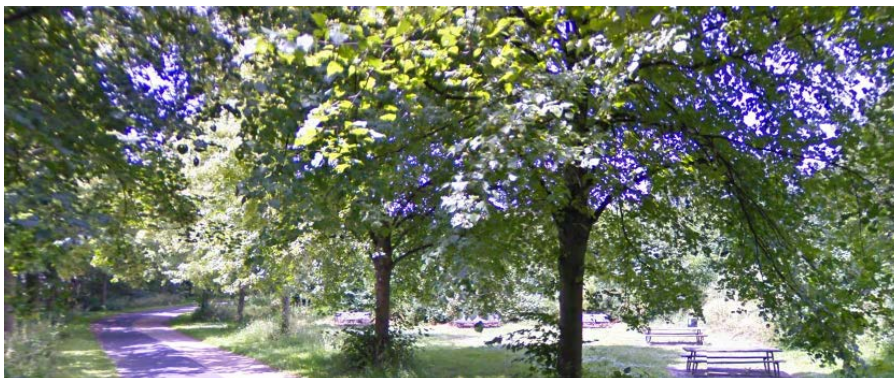
Henvisninger

Link til indstilling om Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi:

<http://kkedoc4/AgendaWeb/Views/AgendaItem/default.aspx?ID=d2920492-1bf1-4ff1-be79-8febc890dc78>



TMI3b Revitalisering af Vestvolden



6. august 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Københavns Kommunes del af Vestvolden

Baggrund

Budgetønsket omhandler en revitalisering af Vestvolden, hvilket er ét af flere projekter i byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum. Formålet er at revitalisere Vestvolden og opfylde de mål, der lægges op til i Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi.

Indhold

Med udgangspunkt i den aktuelle pleje- og anlægsplan for Vestvolden 2011-2015 indeholder dette budgetønske seks delprojekter:

1. *Opgradering af inventar/brugerfaciliteter:* Udskiftning og genopretning af bænke, bord-bænkesæt, grill, redningsposte, gelændere, papirkurve, park- og informationsskilte m.m.
2. *Beplantningsudvikling:* Genplantning, fjernelse af selvsået vækst samt udtynding for at fremhæve den oprindelige beplantning og voldter-rænets form m.m.
3. *Renovering af stier:* Renovering af asfaltstier med rulleskøjtevenlig belægning og grusstier med slotsgrus.
4. *Udskiftning af hegn:* Udskiftning af hegn på strækninger, hvor der er risiko for at falde ned.
5. *Renovering af to eksisterende broer:* Renovering af bro, der forbinder Bystævnet og Tingbjerg samt renovering af rekreativ bro over kløft.
6. *Forundersøgelse vedrørende fremtidig anvendelse af dobbeltkaponiere:* Vurdering af istandsættelsesbehov og anvendelsesmuligheder for dobbeltkaponiere (betonbunkere, hvorfra der kunne skydes langs kanalen).

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

Overordnede målsætninger og effekter

Det overordnede mål for projektet er et kvalitetsløft af Vestvolden, så den opleves mere tilgængelig og tryk samt at forbedre de rekreative muligheder. Indsatsen vil være i tråd med den udarbejdede pleje- og anlægsplan for Vestvolden og byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Opgradering af inventar/ brugerfaciliteter	- Forbedring af de rekreative muligheder.
2. Beplantningsudvikling	- Bedre oversigtsforhold og dermed større tryghed. - Forbedring af formidlingsmuligheder ved tydeliggørelse af det kulturhistoriske anlæg.
3. Renovering af stier	- Bedre tilgængelighed. - Forbedring af de rekreative muligheder.
4. Udskiftning af hegn	- Større sikkerhed.
5. Renovering af to eksisterende broer	- Bedre tilgængelighed. - Større sikkerhed.
6. Forundersøgelse vedrørende fremtidig anvendelse af dobbeltkaponiere	- Forbedring af de rekreative muligheder.
Beskæftigelseseffekt (28,9 mio. kr.)	34,7 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,9 mio. kr. i perioden 2016-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,4 mio. kr. i både 2019 og 2020 samt 1,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Delprojekterne forventes løbende ibrugtaget frem til 2017 og 2018 bortset fra beplantningsudvikling, som afsluttes i december 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2020	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021
Revitalisering af Vestvolden	28.870	1.400
1. Opgradering af inventar/ brugerfaciliteter	2.100	100
2. Beplantningsudvikling	10.500	1.000
3. Renovering af stier	7.870	200
4. Udskiftning af hegn	2.100	50
5. Renovering af to eksisterende broer	5.250	50
6. Forundersøgelse vedr. fremtidig anvendelse af dobbelt-kaponiere	1.050	

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et relativt ukompliceret anlægsprojekt. Der afsættes som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Tiltagene tager udgangspunkt i pleje- og anlægsplanen for Vestvolden 2011-2015, som Skov- og Naturstyrelsen samt Kulturstyrelsen har været med til at udarbejde. Vestvolden er dog areal- og fortidsmindefredet, og ændringer på Vestvolden skal derfor godkendes af fredningsmyndighederne. Som udgangspunkt vil alle delprojekter bortset fra forundersøgelsen kræve dispensation fra fortidsmindefredningen. Der arbejdes dog på en forhåndsgodkendt dispensation til drift af beplantning m.m. Flere af delprojekterne skal muligvis også godkendes af Fredningsnævnet. En eventuel længere sagsbehandlingstid end de forventede fire måneder hos fredningsmyndighederne vil kunne påvirke tidsplanen.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,9 mio. kr. i perioden 2016-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2018, 0,4 mio. kr. i både 2019 og 2020 samt 1,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Driftsudgifterne skal anvendes til fastholdelse af kvalitetsløftet herunder den nødvendige fortsatte udvikling af områdets beplantningsamt drift og vedligehold, så inventar, stier m.m. ikke igen forfalder.

Table 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>									
<i>1. Opgradering af inventar</i>									
- Projektering		300	50					350	350*
- Udførsel			1.750					1.750	1.750*
<i>2. Beplantningsudvikling</i>									
- Projektering		400	100					500	500*
- Udførsel			2.500	2.500	2.500	2.500		10.000	
<i>3. Renovering af stier</i>									
- Projektering		500						500	500*
- Udførsel			6.000	1.370				7.370	
<i>4. Udskiiftning af begun</i>									
- Projektering		300	50					350	350*
- Udførsel			1.750					1.750	1.750*
<i>5. Renovering af to eksisterende broer</i>									
- Projektering		500	100					600	600*
- Udførsel			3.250	1.400				4.650	
<i>6. Forundersøgelse</i>									
- Programmering, udbud m.m.		700	350					1.050	1.050*
Anlægsudgifter i alt		2.700	15.900	5.270	2.500	2.500		28.870	6.850*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
<i>1. Opgradering af inventar</i>									
- Vedligehold og drift				100	100	100	100	400	
<i>2. Beplantningsudvikling</i>									
- Vedligehold og drift							1.000	1.000	
<i>3. Renovering af stier</i>									
- Vedligehold og drift					200	200	200	600	
<i>4. Udskiiftning af begun</i>									
- Vedligehold og drift					50	50	50	150	
<i>5. Renovering af to eksisterende broer</i>									
- Vedligehold og drift					50	50	50	150	
Afledte serviceudgifter i alt				100	400	400	1.400	2.300	

De seks delprojekter ibrugtages løbende frem til december 2020:

1. *Opgradering af inventar/brugerfaciliteter* forventes fysisk igangsat i marts 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2017.
2. *Beplantningsudvikling* forventes fysisk igangsat i februar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2020. Rydning og genplantning foretages over en fireårs cyklus.
3. *Renovering af stier* forventes fysisk igangsat i april 2017 og ibrugtaget løbende frem til juni 2018.
4. *Udskiftning af begun* forventes fysisk igangsat i april 2017 og ibrugtaget løbende frem til oktober 2017.
5. *Renovering af to eksisterende broer* forventes fysisk igangsat i marts 2017 og ibrugtaget løbende frem til marts 2018.
6. *Forundersøgelse vedrørende fremtidig anvendelse af dobbeltkaponiere* forventes igangsat i januar 2016 og afsluttet juni 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til december 2020

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Pleje- og anlægsplan for Vestvolden 2011-2015.

<http://naturstyrelsen.dk/media/nst/attachments/80395/plejeog anlgsplanforvestvolden20112015.pdf>

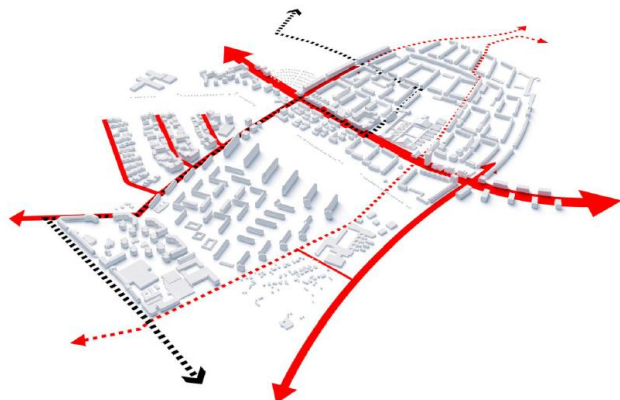
Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi.

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



TMI3c Nye og opgraderede trafikforbindelser i Tingbjerg-Husum

7. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj og Husum

Baggrund

Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum anviser nye og opgraderede trafikforbindelser som det første af fire hovedprincipper, der skal udvikle og løfte byområdet i et 25-årigt tidsperspektiv. Trafikale åbninger af området er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan lykkes.

Indhold

Der ønskes afsat midler til byudviklingsstrategiens bymodningsfase, der indeholder følgende seks initiativer: partnerskab og udvikling, trafik, revitalisering af Vestvolden, natur- og kulturaksen, tryghed og sociale indsatser. Dette budgetnotat omhandler ønsket om opgraderede trafikforbindelser.

Byudviklingsstrategien anbefaler en samlet, sammenhængende løsning, hvor otte nye og opgraderede trafikforbindelser for biler, cykler, fodgængere og kollektiv trafik (herunder letbane) åbner Tingbjerg og Husum Nord i forhold til omgivelserne. Disse områder er i dag isoleret trafikalt, og tiltaget vil forbedre tilgængeligheden og integrationen mellem de to bydele, der i dag opfattes som adskilt på grund af markante fysiske barrierer som Vestvolden samt med de omgivende byområder.

Forbindelserne vil øge gennemstrømningen af mennesker markant og er dermed centrale for at øge trygheden for beboere og besøgende i området. De vil tillige øge kundegrundlaget for et revitaliseret handelsliv og for områdets nye bylivsfunktioner som Tingbjerg Kulturhus. Derudover øges sandsynligheden for at tiltrække private investeringer i boliger.

Byudviklingsstrategiens foreslåede vejforbindelser er:

- *Vejforbindelse A (Ruten-Mørkhøj)*
Ruten til Mørkhøj-kvarteret i Gladsaxe.
- *Vejforbindelse B (Ruten-Bystævnet)*
Ruten via Vestvolden til Bystævnet.
- *Vejforbindelse C (Ruten-Hillerødmotorvejen)*
Nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen fra Ruten.

- *Vejforbindelse D (Kobbelvænget-Åkandevej)*
Forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej.

Byudviklingsstrategiens foreslåede stiforbindelser er:

- *Stiforbindelse E (Tingbjerg Skole-Hillerødmotorvejen)*
Videreførelse af Husumforbindelsen fra Tingbjerg Skole til Hillerødmotorvejen.
- *Stiforbindelse F (Ruten-Bystævnet)*
Etableres og finansieres i sammenhæng med vejforbindelse B.
- *Stiforbindelse G (Hillerødmotorvejen-Ruten)*
Opgradering af strækningen fra supercykelstien langs Hillerødmotorvejen til Rutens vestlige ende.
- *Stiforbindelse H (Ruten-Mørkhøj)*
Etableres og finansieres i sammenhæng med vejforbindelse A.
- *Stiforbindelse I (Gyngemosen)*
Opgradering af strækningen fra det nordvestlige Tingbjerg mod nordvest gennem Gyngemosen til Mørkhøj.
- *Stiforbindelse J (Terrasserne-Hillerødmotorvejen)*
Ny forbindelse fra Terrasserne til Hillerødmotorvejen.

Forbindelserne D, E, G, I og J foreslås iværksat i byudviklingsstrategiens bymodningsfase (2015-2018), mens forbindelserne A (inkl. H), B (inkl. F) og C foreslås iværksat i byudviklingsstrategiens etape 1 (2018-2022), idet de kræver dialog med andre myndigheder herunder fredningsmyndighederne, før de kan igangsættes

For en mere detaljeret beskrivelse af forbindelserne henvises til bilag 1.

Den overordnede vurdering er, at en del af anlægsprojekterne er komplicerede, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Ved at etablere og forbedre de foreslåede sti- og vejforbindelser åbnes Tingbjerg og Husum Nord for bløde trafikanter, kollektiv trafik og biler. Det ses som afgørende for at igangsætte den positive udvikling, som byudviklingsstrategien og kommuneplanen skal medføre i området.

De forventede hovedeffekter er:

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Vejforbindelse A inkl. stiforbindelsen H (Ruten-Mørkhøj)	- Ny forbindelse bryder barrieren mellem Mørkhøj og Tingbjerg-Husum. - Fremmer den ønskede trafik for borgere med ærinde i og uden for området.
Vejforbindelse B inkl. stiforbindelsen F (Ruten-Bystævnet)	- Ny forbindelse bryder barrieren og skaber en tydelig sammenhæng mellem Tingbjerg og Husum. - Forbindelsen muliggør senere placering af letbane gennem området.
Vejforbindelse C (Ruten-Hillerødmotorvejen)	- Nordvendte motorvejsramper forbedrer områdets tilslutning til det overordnede motorvejsnet og letter adgangen mod nord til det storkøbenhavnske område.
Vejforbindelse D (Kobbelvænget-Åkandevej)	- Aflastning af trafikken på Husum Nords øst-vestgående hovedstrøg Gadelandet. - Forbedring af øst-vest-sammenhængen i Husum Nord. - Styrket tilgængelighed til områdets mange frivillige aktiviteter i EnergiCenter Voldparken.
Stiforbindelse E (Tingbjerg Skole-Hillerødmotorvejen)	- Den allerede besluttede Husumforbindelse, som ender ved Tingbjerg Skole, integreres med supercykelstien. - Bløde trafikanter sikres bedre og hurtigere adgang fra nord og syd til skolen og de andre bylivsfunktioner omkring Ruten (herunder Tingbjerg Kulturhus) og til de frivillige aktiviteter i EnergiCenter Voldparken. Dermed understøttes særligt cykeltrafikken.
Stiforbindelse G (Hillerødmotorvejen-Ruten)	- Opgraderingen og forbedret belysning af strækningen nord for Tingbjerg skaber bedre, tryggere og hurtigere adgang for lette trafikanter fra nord og syd til Ruten og Bystævneparken. Dermed understøttes særligt cykeltrafikken.
Stiforbindelse I (Gyngemosen)	- Opgraderingen skaber bedre og hurtigere adgang for lette trafikanter mellem det nordlige Tingbjerg og Mørkhøj. Dermed understøttes særligt cykeltrafikken.
Stiforbindelse J (Terrasserne-Hillerødmotorvejen)	- Forbindelsen skaber ny adgang mellem supercykelstiens nord-syd-gående trafik samt det østlige Tingbjerg med dets mange fritids- og idrætsfaciliteter. Dermed understøttes særligt cykeltrafikken.
Beskæftigelseffekt (123,0 mio. kr.)	147,6 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 123,0 mio. kr. i perioden 2016-2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt i 2019 og 2020 samt 1,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Forbindelserne D, E, G, I og J foreslås iværksat i byudviklingsstrategiens bymodningsfase (2015-2018) med estimerede anlægsudgifter på i alt 48,2 mio. kr. i perioden 2016-2018. De tre vejforbindelser A (inkl. H), B (inkl. F) og C foreslås iværksat i byudviklingsstrategiens etape 1 (2018-2022), idet de kræver dialog med andre myndigheder herunder fredningsmyndighederne, før de kan igangsættes. De tre vejforbindelser A, B og C har estimerede anlægsudgifter på i alt 74,8 mio. kr. i perioden 2019-2021.

Dertil kommer udgifter til ekspropriation samt overtagelse af private fællesveje, som anslås til 4,5 mio. kr.

Stiforbindelserne E, G, I og J forventes klar til brug i 2018, mens vejforbindelsen D tidligst forventes klar til brug i 2019. Såfremt der kan opnås de nødvendige aftaler med andre myndigheder, forventes vejforbindelserne A (inkl. H), B (inkl. F) og C at være klar til brug i 2020-2021.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2021	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021
Nye og opgraderede trafikforbindelser til Tingbjerg og Husum Nord	123.000	1.370
- <i>Vejforbindelse A inkl. stiforbindelsen H (Ruten-Mørkøj)</i>	<i>35.000</i>	<i>300</i>
- <i>Vejforbindelse B inkl. stiforbindelsen F (Ruten- Bystævnet)</i>	<i>22.000</i>	<i>400</i>
- <i>Vejforbindelse C (Ruten- Hillerødmotorvejen)</i>	<i>33.000</i>	<i>400</i>
- <i>Vejforbindelse D (Kobbelvænget-Åkandevej)</i>	<i>9.600</i>	<i>100</i>
- <i>Stiforbindelse E (Tingbjerg Skole-Hillerødmotorvejen)</i>	<i>8.500</i>	<i>100</i>
- <i>Stiforbindelse G (Hillerødmotorvejen-Ruten)</i>	<i>7.200</i>	<i>40</i>
- <i>Stiforbindelse I (Gyngemosen)</i>	<i>4.700</i>	<i>20</i>
- <i>Stiforbindelse J (Terrasserne-Hillerødmotorvejen)</i>	<i>3.000</i>	<i>10</i>

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

Prissætningen af forbindelserne A (inkl. H), B (inkl. F), C, G og I bygger på det forarbejde, som Teknik- og Miljøforvaltningen har foretaget i 2013-2014, mens prissætningen på forbindelserne D, E og J tager udgangspunkt i skøn fra rådgiver på byudviklingsstrategien (COWI), der og efterfølgende er kvalificeret af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Risikovurdering

Projekterne vurderes overordnet til at være meget kompliceret. Der er derfor afsat 30 % til uforudsete udgifter grundet mange usikkerhedsmomenter som f.eks. fredningsforhold, jordbund, ledninger, ejerforhold m.v.

I forbindelse med forbedring/nyetablering af vejforbindelsen D og de fire stiforbindelser E, G, I og J vurderes risikoen ved den tekniske del af projekterne at være lille både i forhold til økonomi og tidsplan. Der benyttes 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.

Alle forbindelserne vil i forskelligt omfang skulle forholde sig til enten fortidsmindefredninger, naturfredninger eller begge dele.

Vejforbindelse A og B præges af, at Vestvolden er både naturfredet og fortidsmindefredet, mens Gyngemosen er naturfredet. Dette er gennemgået nærmere i bilag 1.

Etableringen af vejforbindelse A vil alt efter linjeføringen kunne komme i berøring med de fredede områder i Gyngemosen. Det vil i givet fald kræve en dispensation fra Kulturstyrelsen og/eller Fredningsnævnet.

Etableringen af B afhænger af, om der opnås tilladelse til gennembrud af Vestvolden mellem Ruten og Bystævnet i forbindelse med linjeføringen ved byudviklingsstrategiens forventede letbaneforbindelse.

Etableringen og placeringen af vejforbindelserne A, B og C afhænger af udfaldet af dialog og forhandlinger med andre myndigheder. For A og C's vedkommende vedrører det hhv. Gladsaxe Kommune og Vejdirektoratet.

For så vidt angår vejforbindelse A vil projekteringsfasen afgøre, hvilken af de tre foreslåede placeringer, der er økonomisk mest hensigtsmæssig.

Byudviklingsstrategiens foreslår en ændring af Husumforbindelsens planlagte linjeføring på den nordligste strækning fra EnergiCenter Voldparken/Kobbelvænget til Tingbjerg Heldagsskole. Denne linjeføring blev finansieret med vedtagelsen af Husumforbindelsen i budget 2015. En ændret linjeføring kan forventes at medføre ekstra udgifter til projektering og anlæg af stiforløbet samt til ekspropriering/tinglysning af arealer tilhørende de lokale boligorganisationer i det omfang. Forudsætningen er, at den ændrede linjeføring fortsat anvender den planlagte genopretning af tidligere markvejsbro til at passere Vestvolden, som er finansieret i bevillingen under budget 2015, da denne broplacering anses for at være den realistiske løsning i forhold til fredningsmyndighedernes krav.

Såfremt denne løsning vælges, vil disse ekstra udgifter kunne beregnes og efterfølgende tillægges anlægsbudgettet for stiforbindelse I, som viderefører Husumforbindelsen nord for Tingbjerg Skole.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 123,0 mio. kr. i perioden 2016-2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt i 2019 og 2020 samt 1,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til belysning, renhold, snerydning, beskæring af træer m.v. Udgifter til ekspropriering og køb af private fællesveje er anslåede.

Table 3. Construction expenditures and derived service expenditures

(1,000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>									
<i>Vejforbindelse A (inkl. stiftforbindelsen H)</i>									
- Projektering		500	500	2.200	1.500			4.700	1.000*
- Anlæg					2.730	10.920	13.650	27.300	
- Ekspropriering/køb af private veje				3.000				3.000	
<i>Vejforbindelse B (Inkl. stiftforbindelsen F)</i>									
- Projektering		500	500	2.000				3.000	1.000*
- Anlæg					1.850	7.400	9.250	18.500	
- Ekspropriering/køb af private veje				500				500	
<i>Vejforbindelse C</i>									
- Projektering		500	500	4.500				5.500	1.000*
- Anlæg					2.750	11.000	13.750	27.500	
<i>Vejforbindelse D</i>									
- Projektering		500	500	600				1.600	1.000*
- Anlæg			1.500	6.500				8.000	
<i>Stiftforbindelse E</i>									
- Projektering		1.300						1.300	1.300*
- Anlæg			1.000	5.700				6.700	
- Ekspropriering/køb af private veje				500				500	
<i>Stiftforbindelse G</i>									
- Projektering		1.200						1.200	1.200*
- Anlæg			1.000	5.000				6.000	
<i>Stiftforbindelse I</i>									
- Projektering		800						800	800*
- Anlæg				3.400				3.400	
- Ekspropriering/køb af private veje				500				500	
<i>Stiftforbindelse J</i>									
- Projektering		600						600	600*
- Anlæg			1.000	1.400				2.400	
Anlægsudgifter i alt		10.400	6.500	31.300	8.830	29.320	36.650	123.000	12.400*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- <i>Vejforbindelse A inkl. stiftforbindelsen H</i>									
- Vedligehold og drift							300	300	
<i>Vejforbindelse B inkl. stiftforbindelsen F</i>									
- Vedligehold og drift							400	400	
<i>Vejforbindelse C</i>									
- Vedligehold og drift							400	400	
<i>Vejforbindelse D</i>									
- Vedligehold og drift					100	100	100	300	
<i>Stiftforbindelse E</i>									
- Vedligehold og drift					100	100	100	300	
<i>Stiftforbindelse G</i>									
- Vedligehold og drift					40	40	40	120	
<i>Stiftforbindelse I</i>									
- Vedligehold og drift					20	20	20	60	
<i>Stiftforbindelse J</i>									
- Vedligehold og drift					10	10	10	30	
Afledte serviceudgifter i alt					270	270	1.370	1.910	

Stiforbindelserne E, G, I og J forventes fysisk igangsat i 2017 og ibrugtaget i 2018, mens vejforbindelse D forventes fysisk igangsat i 2018 og ibrugtages i 2019. Såfremt der kan opnås de nødvendige aftaler med andre myndigheder, forventes vejforbindelserne A (inkl. H), B (inkl. F) og C fysisk igangsat i 2019 og ibrugtaget i 2021.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2015 blev der afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Skole. Midlerne dækker ikke den foreslåede forlængelse af Husumforbindelsen nord for skolen eller de ekstraudgifter, der måtte følge af en anden linjeføring end den oprindeligt foreslåede.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategien.

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

Bilag

Bilag 1. Beskrivelse af trafikforbindelserne.



TMI 18 Åbne parkeringspladser ved offentlige institutioner

8. september 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Der er tomme parkeringspladser i aften- og nattetimer ved de offentlige institutioner i Københavns Kommune. En fleksibel udnyttelse af disse pladser kan være med til at gøre det lettere for beboerne at finde en parkeringsplads i de områder, hvor belægningsgraden er høj.

Indhold

Kommunale og statslige arealer og institutioner har meget varieret parkeringsdækning. Nogen har ingen, mens andre har flere parkeringspladser til medarbejdere, gæster og kunder m.v. på privat grunde, som er kommunalt eller statsligt ejet.

Det er i princippet muligt at stille disse offentligt ejede parkeringspladser til rådighed for alle ved f.eks. at overtage de private arealer til offentlig vej. En tidligere opgørelse over kommunale parkeringspladser fra 2011 viser, at der kan være op mod 1.300 kommunale pladser inden for det nuværende betalingsområde. Disse pladser er af meget blandet karakter og er lige fra aflukkede parkeringskældre til afmærkede pladser i skolegårde. I tallet indgår f.eks. også de ca. 70 parkeringspladser ved Københavns Rådhus. Samtidig kan nogle af pladserne være afgørende for konkrete kommunale eller statslige kerneopgaver i forskelligt omfang. Antallet af statslige parkeringspladser kendes ikke.

Det er derfor nødvendigt med en generel kortlægning og en grundig proces med de øvrige forvaltninger i Københavns Kommune samt staten, som ejer de pågældende parkeringspladser. Endelig kan der være nogle juridiske problemstillinger, som ligeledes skal afklares. Inden pladserne kan overgå til offentlig parkering, kan det samtidig være nødvendigt at gennemføre fysiske ændringer (vejanlæg, hegn, til- og frakørsel og lignende).

Pladser ved kommunale institutioner inden for eksisterende betalingsområde

Det anslås, at der er ca. 300 parkeringspladser ved kommunale institutioner inden for det nuværende betalingsområde, som vil kunne anvendes til offentlig parkering. Det kræver en kortlægning og proces med de rele-

vante institutioner/forvaltninger at komme en eventuel aftale om åbning af pladserne nærmere.

Pladser ved kommunale institutioner i ny gul betalingszone

Det anslås, at der er ca. 100 parkeringspladser ved kommunale institutioner inden for den foreslåede nye gule betalingszone, som vil kunne anvendes til offentlig parkering. Det kræver en kortlægning og proces med de relevante institutioner/forvaltninger at komme en eventuel aftale om åbning af pladserne nærmere.

Pladser ved statslige institutioner

Der er tomme parkeringspladser i aften- og nattetimer ved de statslige institutioner i Københavns Kommune. Der er behov for at gå i dialog med staten for at kortlægge muligheder og omfang.

Overordnede målsætninger og effekter

Det er målsætningen, at offentlige parkeringspladser, der står tomme i længere perioder af døgnet, kan anvendes til offentlig parkering i disse perioder.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Pladser ved kommunale institutioner inden for eksisterende betalingsområde	- Det anslås, at der er 300 pladser, som vil kunne åbnes for offentlig parkering.
Pladser ved kommunale institutioner i ny gul betalingszone	- Det anslås, at der er 100 pladser, som vil kunne åbnes for offentlig parkering.
Pladser ved med statslige institutioner	- Omfang kendes ikke og skal først undersøges.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i perioden 2015-2017. Projektet forventes igangsat i oktober 2015.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	I alt
Åbne parkeringspladser på offentlige institutioner	200	750	350		1.300
- Pladser ved kommunale institutioner inden for eksisterende betalingsområde	100	400			500
- Pladser ved kommunale institutioner i ny gul betalingszone		100	100		200
- Pladser ved statslige institutioner	100	250	250		600

Risikovurdering

Der er stor usikkerhed i forhold til, om det kan lade sig gøre at gøre disse pladser på kommunal/statslig grund offentlige og i hvilket omfang. Dette skal afklares juridisk og i dialog med de offentlige institutioner for at kunne komme et konkret antal parkeringspladser nærmere. Der er særligt usikkerhed om de statslige parkeringspladser, og hvilken interesse de enkelte institutioner har i at indgå i et samarbejde med Københavns Kommune om fleksibel udnyttelse af parkeringspladser. Der kan være udgifter forbundet med driften af de kommunale pladser, hvilket skal afklares med de statslige institutioner. Finansieringen til den afledte drift for de statslige parkeringspladser skal i givet fald afsættes i kommende budgetforhandlinger.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i perioden 2015-2017. Projektet forventes igangsat i oktober 2015.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Pladser ved kommunale institutioner inden for eksisterende betalingsområde	100	400			500
- Pladser ved kommunale institutioner i ny gul betalingszone		100	100		200
- Pladser ved statslige institutioner	100	250	250		600
Serviceudgifter i alt	200	750	350		1.300

Projektet forventes igangsat i oktober 2015.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Oktober 2015

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TMI24 Ophævelse af tidsbegrænsningen på parkering ved Grøndalscentret

8. september 2015

Baggrund

Beboerne omkring Genforeningspladsen har udtryk ønske om at få adgang til at parkere på det nordlige område. Det kunne ske ved at ophæve tidsbegrænsningen evt. blot for en begrænset del af parkeringspladserne.

Indhold

Ejendommen ejes af kommunen og Kultur- og Fritidsforvaltningen lejer denne af Københavns Ejendomme og udstikker rammerne for anvendelsen. Området er underlagt kommunal parkeringskontrol.

Dette projekt omhandler parkeringsområdet nord for Grøndalscentret som rummer 250 parkeringspladser. Derudover er der i dag et areal reserveret til daginstitutionsbusser.

Det vurderes, at der ofte er ledig kapacitet på pladserne, men der også står et større antal pladser ledige på Hvidkildevej er det først og fremmest pladsen mod nord som er interessant. Her er der i øjeblikket tidsbegrænset parkering om natten for at undgå beboerparkering og overnattende gæster.

Der findes ingen tællinger for området omkring centeret, hvilket bør tilvejebringes, som første led i en videre proces.

Overordnede målsætninger og effekter

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Ophævelse af tidsbegrænsning på parkering ved Grøndalscentret	- Bedre fremkommelighed for beboere i området.

Økonomi

Der vurderes ikke at være økonomiske konsekvenser forbundet med projektet, som forventes igangsat og afsluttet ultimo 2015.

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være nogen særlig risiko forbundet med projektet. Det kræver dog, at der findes en løsning på problematikken omkring de overnattende gæster.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Der vurderes ikke at være økonomiske konsekvenser forbundet med projektet.

Tabel 2. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projekt i gang sættes	Oktober 2015
Forventet tidspunkt for afslutning	December 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bispebjerg



TMI25 Ophævelse af tidsbegrænset parkering i Den Hvide Kødby

8. september 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro

Lokalitet/Adresse
Flæsketorvet, 1711 København V

Baggrund

Budgetnotatet omhandler ophævelse af tidsbegrænset parkering på Flæsketorvet i Den Hvide Kødby for at udnytte parkeringskapaciteten.

Indhold

På Flæsketorvet, der ejes af Københavns Kommune, er der ca. 250 parkeringspladser, der potentielt kan anvendes som natparkering for beboere med beboerlicens. Af hensyn til de erhvervsdrivende i Kødbyen er der tidsbegrænset parkering: To timer i tidsrummet mellem kl. 06 og kl. 15 og fire timer i tidsrummet mellem kl. 15 og kl. 06. Den første periode tilgodeser butikkerne med almindelige åbningstider, og i den anden periode tages der hensyn til bl.a. restauranter. Belægningen på Flæsketorvet er om dagen på 80 % og ca. 20 % om aftenen.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at Flæsketorvet inddrages i betalingszonen men bibeholder tidsbegrænsningen i dagtimerne (to timer) på 50 % af pladserne. Begrænsningerne om aften og natten ophæves helt, således at alle 250 pladser er tilgængelige for beboerne om aften- og nat-timerne. Da en del af beboerne bruger deres bil i dagtimerne, vil der stadig være parkeringspladser til rådighed for erhvervslivet om dagen.

Hvis tidsbegrænsningen ophæves, vil det være med til at sænke parkeringsbelægningen i område med op til 25 %. Til sammenligning er parkeringsbelægningen i nattetimerne i de fleste lokalgader nord for Halm-torvet over 100 % og mellem 60 % og 100 % i gaderne vest for Kødbyen.

Overgår Flæsketorvet til offentlig vej, vil de 250 parkeringspladser indgå i grøn betalingszone. Dette vil kræve opsætning af ny skiltning, parkeringsautomater, opfriskning af eksisterende afstribninger m.v. Tilkørselsforholdene og parkeringsafmærkningen på Flæsketorvet påvirkes som udgangspunkt ikke.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil samtidig indgå i dialog med de lokale erhvervsdrivende om særlige parkeringsrestriktioner, der imødekommer erhvervets behov for parkering.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen er at nedbringe belægningsprocenten på nærområdets lokalgader.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Parkeringsmuligheder for biler i Kødbyen	- Reduktion af belægningsprocenten i nærområdet. - Øget fremkommelighed i nærområdet. - Mindre søgetid for bilister i nærområdet.
Beskæftigelseseffekt (1,0 mio. kr.)	1,2 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2015. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Projektet vil medføre øgede indtægter fra betalingsparkering og har derfor en afledt servicemåltalseffekt på 2,0 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2015.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og afledt servicemåltalseffekt)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2016	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2016
Parkeringsmuligheder for biler ved Kødbyen	1.000	50	-2.000
- Anlæg af parkeringspladser ved Kødbyen	1.000		
- Driftsudgifter		50	
- Indtægter fra betalingsparkering			-2.000

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et relativt ukompliceret anlægsprojekt. Men da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 8 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2015. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til udgifter i forbindelse med en øget anvendelse af arealet til parkering i nattetimerne. Projektet vil medføre øgede indtægter fra betalingsparkering og har derfor en afledt servicemåltalseffekt på 2,0 mio. kr. årligt fra 2016 og frem

De forventede indtægter fra betalingsparkering er beregnet ud fra den budgetterede gennemsnitsindtægt fra en parkeringsplads i grøn zone årligt under den forudsætning, at halvdelen af pladserne tidsbegrænses og fritages for betaling i dagtimerne. Dette vil dog afhænge af, hvilken aftale der kan indgås med de erhvervsdrivende.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og afledt servicemåltalseffekt

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering og udførsel	1.000					1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	1.000					1.000	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		50	50	50	50	200	
Afledte serviceudgifter i alt		50	50	50	50	200	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Indtægter fra betalingsparkering		-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-8.000	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-8.000	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i oktober 2015 og ibrugtaget i december 2015.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

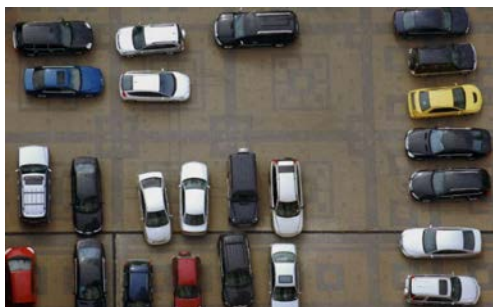
Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler specifikt til dette formål.



TM85 Udvidelse af rød zone og øget kapacitet for beboer-parkering i Indre By (Fortroligt)

8. september 2015



Eksekveringsparat?

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

Baggrund

Belægningsgraden i rød zone i dagtimerne er på over 100 %. Det medfører også at beboere i området har svært ved at finde ledige parkeringspladser. Der er derfor behov for forbedrede parkeringsforhold for beboere i rød zone ved at udvide rød zone og leje af private parkeringspladser.

Bydel
Indre by

Indhold

I de tre beboerlicenzzoner, der strækker sig ind over rød zone, er der sammenlagt ca. 4.200 licenser. Det estimeres, at ca. 1.500 af disse licenser tilhører beboere i rød zone. Der er samtidig ca. 1.300 kommunale parkeringspladser i rød zone. Sammenfaldet mellem antallet af offentlige parkeringspladser, antallet af beboerlicenser og antallet af besøgende i Indre By gør det derfor særligt svært for beboere i Indre By at finde en parkeringsplads, hvor belægningen f.eks. omkring Israels Plads er over 100 %.

For at skabe bedre forhold for beboere i rød zone foreslås det i en forsøgsperiode på fem år:

- At udvide rød zone mellem Gyldenløvesgade og Gothersgade, for at mindske graden af indpendling og heraf bedre mulighed for beboerne for at finde en parkeringsplads
- At kommunen stiller 400 parkeringspladser til rådighed ved leje af private parkeringspladser i området, der stilles til rådighed for beboerne i rød zone. Pladserne vil derfor ikke være åbne for besøgende, men være forbeholdt beboere.

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen er at skabe bedre parkeringsforhold for beboerne i og omkring rød zone. Initiativerne vil både reducere indpendling i et større område og give bedre mulighed for beboerne for at finde parkeringspladser gennem en øget kapacitet og hermed lavere belægningsgrad på parkeringspladserne i rød zone.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forbedret beboerparkering i Indre By (rød zone)	- Øget parkeringskapacitet for beboere i Indre by. - Lavere belægningsgrad i Indre by. - Mindre søgetrafik i Indre by.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 8,68 mio. kr. årligt i perioden 2016-2021. Lejen af de 400 parkeringspladser kræver en deponering på 60,7 mio. kr. i 2016. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at projektet ikke vil have en effekt i forhold til betalingsparkeringen. Projektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter og finansposter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Leje af 400 private parkeringspladser i zonen	8.688	8.688	8.688	8.688	34.752
Serviceudgifter i alt	8.688	8.688	8.688	8.688	34.752
<i>Finansposter</i>					
- Deponering (Leje af 400 pladser)	60.700				60.700
Finansposter i alt	60.700				60.700

Risikovurdering

Der foreligger endnu ikke en aftale i forhold til leje af private parkeringspladser. Økonomien er beregnet på baggrund af nuværende priser for leje af en privat parkeringsplads i en måned. Den endelige månedsløje kan derfor blive reguleret på baggrund af den endelige aftale.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på 8,68 mio. kr. årligt i perioden 2016-2021. Lejen af de 400 parkeringspladser kræver en deponering på 60,7 mio. kr. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at projektet ikke vil have en effekt i forhold til betalingsparkeringen. Projektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 3. Overordnet økonomi (serviceudgifter og finansposter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Leje af 400 private parkeringspladser i zonen	8.688	8.688	8.688	8.688	34.752
Serviceudgifter i alt	8.688	8.688	8.688	8.688	34.752
<i>Finansposter</i>					
- Deponering (Leje af 400 pladser)	60.700				60.700
Finansposter i alt	60.700				60.700

De øgede udgifter for Københavns Kommune vil udelukkende være forbundet med leje af private parkeringspladser. Udgiften om måneden pr. plads vurderes at udgøre 1.810 kr. At udvide rød zone vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser, da de øgede indtægter fra de ekstra 700 parkeringspladser i rød zone, modsvares af en lavere efterspørgsel på pladserne som følge af den øgede timetakst. Udgifterne til leje vil indgå i modregningen af statens reduktion af bloktilskuddet som følge af Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter, hvilket reelt betyder, at initiativet er udgifts-neutralt.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2016 for forsøgsperiode på fem år.

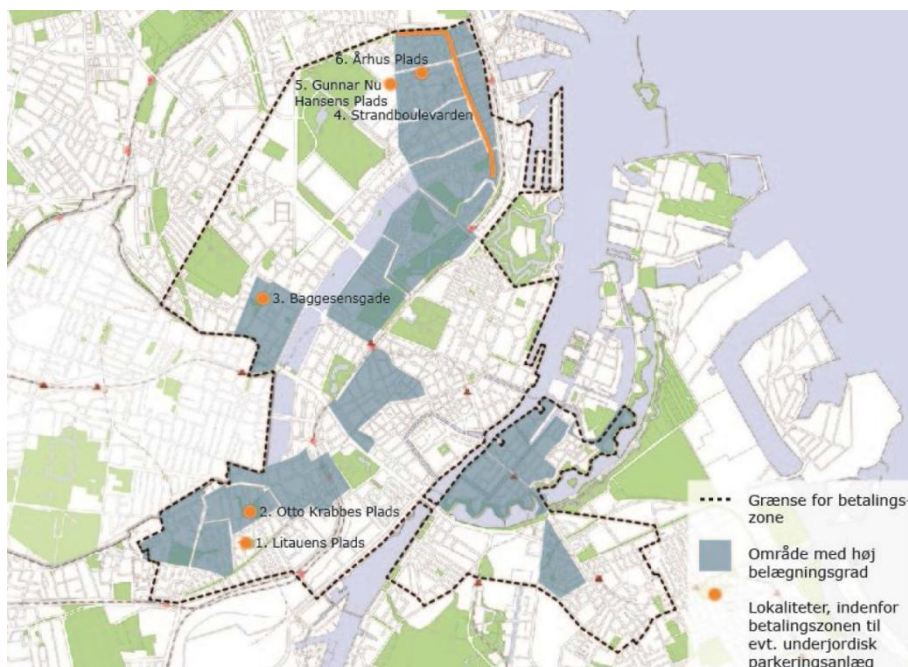
Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



3. august 2015

TM8a Underjordisk parkeringsanlæg på Østerbro medfinansieret af parkeringsdeklarationer



Lokaliteter indenfor betalingszonen, i/tæt på områder med højest belægningsgrad, hvor det kan overvejes at placere underjordiske parkeringsanlæg

Baggrund

Dette budgetnotat indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget på baggrund af drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

Budgetnotatet beskriver ønsket om etablering af et til to underjordiske parkeringsanlæg på Østerbro, hvor der vurderes at være størst behov for en større parkeringskapacitet. Samtidig belaster de underjordiske anlæg ikke byrummene, da overfladen stadig kan bruges til gavn for bylivet. De underjordiske parkeringsanlæg etableres på kommunale pladser og veje.

Indhold

I København er der flere områder, hvor der er en belægningsgrad på over 100 % på parkeringspladser. Det drejer sig om Indre Østerbro, Indre Nørrebro og Vesterbro. I disse områder er det derfor svært for beboerne at finde en parkeringsplads. Etableringen af underjordiske parkeringsanlæg vil give beboerne større mulighed for at finde en ledig parkeringsplads.

For at afklare mulige placeringer af anlæg med størst mulig effekt for belægningsgraden er der foretaget en screening af seks lokaliteter. Screeningen viser, at den største effekt opnås ved at etablere et underjordisk parkeringsanlæg ved Strandboulevarden samt på Århus Plads.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Tabel 1. Oversigt over lokaliteterne samt deres belægningsgrader

Lokalitet	Belægningsgrad kl. 22 i en gåafstand af 400 meter	Estimeret fald i belægningsgrad med tilførsel af 150-300 pladser
1. Strandboulevarden	113 %	17-28 %
2. Baggesensgade	109 %	26-42 %
3. Århus Plads	108 %	21-31 %
4. Gunnar Nu Hansens Plads	101 %	4-13 %
5. Otto Krabbes Plads	91 %	14-25 %
6. Litauens Plads	91 %	10-18 %

Note: Lokaliteter indenfor betalingszonen står ikke i prioriteret rækkefølge, da prioriteringen foretages med baggrund i screeningen.

En efterfølgende forundersøgelse vil kvalificere økonomien og afdække hvilken type af parkeringsanlæg, der kan anlægges.

På Strandboulevarden skal parkeringsanlægget tænkes sammen med de konkrete planer om klimatilpasning og indgå i en samlet plan for området. For Århus Plads gælder at anlægget skal sammentænkes med det eksisterende byrum. Dette budgetnotat indeholder to scenarier.

Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg

En forundersøgelse vil afdække muligheden for at etablere de underjordiske parkeringsanlæg. I forundersøgelsen kvalificeres de formodede jordbundsforhold og eksisterende ledningsanlæg. Ligeledes undersøges de trafikale konsekvenser på de tilstødende sidegader, og rammerne afklares for pladsens efterfølgende udformning og anlæggets drift. Forundersøgelsen indeholder også en vurdering af, om det er mest rentabelt med et konventionelt eller et fuldautomatisk parkeringsanlæg, og proceduren for indhentning af deklARATIONER påbegyndes. De økonomiske konsekvenser konkretiseres til forhandlingerne om budget 2017.

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

Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg

Anlægsprojektet for etablering af et parkeringsanlæg på Strandboulevarden anslås at koste i alt 200 mio. kr. Scenarie 2 indeholder derfor udover forundersøgelsen som beskrevet under scenarie 1 projektering og udførelse af anlæggene.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, hvorfor den angivne pris på 200 mio. kr. vurderes at være usikker. Se risikovurdering.

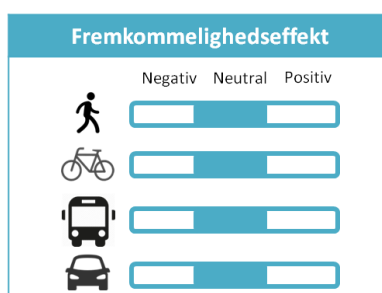
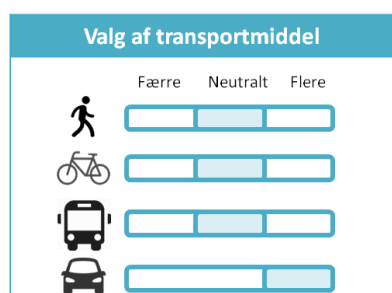
Overordnede målsætninger og effekter

Øget parkeringskapacitet vil gøre det nemmere for beboere at finde en parkeringsplads, dog kan øget parkeringskapacitet også påvirke valget af transportform. Hvis gadeparkeringen nedlægges for at frigive areal på overfladen til eksempelvis byrum og skybrudssikring, vil de underjordiske parkeringsanlæg opretholde antallet af parkeringspladser.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af underjordisk parkeringsanlæg	- Flere parkeringspladser. - Det vil være nemmere at finde en parkeringsplads, og dermed mindre søgetrafik. - Mulighed for mere areal på overfladen til eksempelvis byrum og klimasikring.
Beskæftigelseffekt: Forundersøgelse (3,0 mio. kr.)	3,6 årsværk
Forundersøgelse og etablering (200,0 mio. kr.)	240,0 årsværk

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



Økonomi

Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2015-2016. Forundersøgelsen forventes færdig i maj 2016.

Tabel 3. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2016
Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordisk parkeringsanlæg	3.000

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

Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg

Etableringen af det underjordiske parkeringsanlæg på Strandboulevarden har estimerede anlægsudgifter på i alt 200,0 mio. kr. i perioden 2015-2019. Det vurderes, at parkeringsdeklarationer kan finansiere 40 % af anlægsudgifterne. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2020 og 1,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Parkeringsanlæggene vil bidrage med øgede indtægter fra betalingsparkering, på ca. 0,75 mio. kr. i 2020 og 1,5 mio. kr. fra 2021 og frem, se under de tekniske oplysninger for en uddybning. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2020.

Etableringen af parkeringsanlæggene medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Når placeringerne er endeligt fastlagt udpeges de bidragydende ejendomme, hvorefter opkrævningsprocessen påbegyndes. I økonomien er medtaget reetablering af arealet over parkeringsanlægget med eksempelvis cykelparkering og opholdsmuligheder i overensstemmelse med behovet på det konkrete sted.

De øgede indtægter vil, som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet, kun påvirke servicemåltallet og ikke have finansiel betydning.

Tabel 4. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltals-effekt)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2015-2020	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021	Servicemåltals-effekt ved fuld indfasning fra 2021
Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg	120.000	1.200	-1.500
- Forundersøgelse	3.000		
- Etablering	197.000		
- Medfinansiering, p-deklarationer	-80.000		
- Driftsudgifter		1.200	
- Provenuindtægter, 300 pladser i blå zone			-1.500

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

Risikovurdering

Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordisk parkeringsanlæg

Der vurderes ikke at være risici i forbindelse med udarbejdelsen af forundersøgelsen i forhold til tid og økonomi.

Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg

Etableringen af underjordiske parkeringsanlæg vurderes til at være et meget kompliceret anlægsprojekt med mange ukendte faktorer. Der skal derfor foretages en forundersøgelse for at afklare projektets samlede risici og økonomi, som vil være afhængig af den konkrete placering og den endelige type af anlæg. Der er derfor afsat et risikotillæg på 25 % til uforudsete udgifter.

Der er risici forbundet med, hvor det fysisk kan lade sig gøre at bygge underjordiske parkeringsanlæg. Disse risici kan først endelig afdækkes efter en foretaget forundersøgelse af de konkrete placeringer. Herunder skal jordbundsforhold, ledninger og andet afklares. Københavns Kommune ejer selv de foreslåede grunde, men der kan være store borgerinteresser i områderne.

Derudover må der påregnes en del usikkerhed mht. til medfinansiering via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Denne usikkerhed er der dog delvist taget højde for ved at fastsætte bidrag herfra til 40 % frem for 50 % som principielt ville være muligt.

Der kan blive tale om, at der skal udmøntes deklarationer på kommunes egne ejendomme, hvilket vil medføre en udgift for Københavns Kommune. Udgiften er ikke håndteret i dette notat, men vil blive løftet i de kommende års parkeringsredegørelser, såfremt det er aktuelt.

Da et parkeringsanlæg på Strandboulevarden skal koordineres med kommende klimatilpasningsprojekt, vil tidsplanen for parkeringsanlægget skulle tilpasses dette.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Forundersøgelsen vil afdække de økonomiske konsekvenser og konkretisere dem i et budgetnotat til budget 2017. Resultatet vil også fremgå af næste års parkeringsredegørelse. I forbindelse med forundersøgelsen vil der ikke være øgede driftsudgifter.

Tabel 5. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg							
- Forundersøgelse	1.000	2.000				3.000	3.000*
Anlægsudgifter i alt	1.000	2.000				3.000	3.000*

Forundersøgelsen forventes igangsat i november 2015 og afsluttes i maj 2016, så der foreligger beslutningsgrundlag til forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

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

Scenario 2. Forundersøgelse og etablering af parkeringsanlæg

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 200,0 mio. kr. i perioden 2015-2019, hvoraf 40 % finansieres af parkeringsdeklarationer. Den kommunale udgift er derfor på 120,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2020 og 1,2 mio. kr. fra 2021 og frem til at vedligeholde parkeringsanlæggene.

Der må dog påregnes en del usikkerhed med hensyn til medfinansiering via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Udgangspunktet er, at 50 % af finansieringen skal stamme fra denne udmøntning, men det kan ikke udelukkes, at det i nogle tilfælde ikke vil være muligt at fastholde de opkrævede beløb. Der er taget højde for denne usikkerhed ved i budgettet at fastsætte bidraget herfra til 40 %.

Til gengæld vil anlæggene kunne bidrage med øgede indtægter på 0,75 mio. kr. i 2020 og 1,5 mio. kr. fra 2021 og frem fra betalingsparkering i blå zone. De øgede indtægter påvirker dog kun servicemåltallet.

Tabel 7. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>									
- Forundersøgelse	1.000	2.000						3.000	3.000
- Projektering			20.000	10.000				30.000	
- Anlæg				17.000	70.000	80.000		167.000	
- Medfinansiering, p-deklarationer						-80.000		-80.000	
Anlægsudgifter i alt	1.000	2.000	20.000	27.000	70.000	0		120.000	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og drift, 300 pladser						600	1.200	1.800	
Afledte serviceudgifter i alt						600	1.200	1.800	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>									
- Indtægter, betalingsparkering, 300 pladser i blå zone						-750	-1.500	-2.250	
Afledt servicemåltalseffekt i alt						-750	-1.500	-2.250	

Bemærk, at som følge af *Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter* vil både investeringerne og afledte indtægter medføre særlige effekter.

Investeringerne vil ikke over tid påvirke Københavns Kommunes likvider negativt, da afskrivning og forrentning af anlægsudgifterne vil mindske statens modregning i bloktilskuddet. Dette gælder også for medfinansieringen fra parkeringsdeklarationer, hvorved projektet netto vil bidrage positivt til kommunens kasse. Dog kan der blive tale om, at der skal udmøntes deklarationer på kommunes egne ejendomme, udgiften til dette vil blive løftet i de kommende års parkeringsredegørelser, såfremt det er aktuelt.

Alle indtægter vil dog indgå i modregningen med staten, dog vil indtægten i regnskabet kunne regnes med i servicemåltallet for bevillingen.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i efterår 2017 og ibrugtaget i oktober 2020. Da det er et stort anlægsteknisk projekt, og der samtidigt skal udmøntes parkeringsdeklarationer, er det ikke muligt at gøre det hurtigere.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2020

Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 45,0 mio. kr. til etablering af nye parkeringspladser i konstruktion.

Tabel 9. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2011-2012	45.000						
Afsatte midler i alt	45.000						



3. august 2015

TM8b Renovering af Det Grønne P-hus



Foto: Henrik Jørgensen

Baggrund

Det Grønne P-hus blev i 2007 opført på Indre Nørrebro på hjørnet af Blågårdsgade og Åboulevarden. Trods parkeringshusets korte levetid har huset været i dårlig stand lige siden udførelsen. Som følge af bygnings-tekniske problemstillinger, uhensigtsmæssig konstruktionsudformning, byggefejl samt utilstrækkelig vedligeholdelse vil en gennemgående renovering af sikkerhedsmæssige årsager være påkrævet, hvis huset – og dermed 215 parkeringspladser – ikke på sigt skal nedrives.

Budgetnotatet indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

Indhold

Der ønskes afsat 23,0 mio. kr. til renovering af Det Grønne P-hus. Behovet for renoveringen skyldes primært fejl i bygningens bærende konstruktioner, herunder specielt i de bærende søjler samt i form af svamp i tagkonstruktionen. De konstaterede skader, fejl og mangler blev anført ved den tekniske gennemgang af bygningen i 2010 og blev belyst i et budgetnotat til budget 2014. Budgetønsket på 11,8 mio. blev dengang ikke prioriteret. Det vurderes, at der i dag er et renoveringsbehov på ca. 23 mio. kr.

Parkeringshusets placering og udformning har endvidere afstedkommet lysgener for naboerne fra billygter. Denne problemstilling vil forsøges løst i forbindelse med renoveringsarbejderne.

Såfremt fejl og mangler ikke udbedres, vil en konsekvens være, at det på sigt vil være nødvendigt at nedrive anlægget. En nedrivning af Det Grønne P-hus og dermed nedlæggelse af 215 parkeringspladser, vil betyde, at områdets belægningsgrad vil stige fra 99 % til 140 % i aftentimerne.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Nørrebro

Lokalitet/Adresse
Blågårdsgade 57 2200 København N

Medio 2015 udføres et særeftersyn, som fastlægger restlevetiden, der er betinget af en løbende vedligeholdelse, der skal forebygge bygningskader og dermed undgå nye omfattende istandsættelser.

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

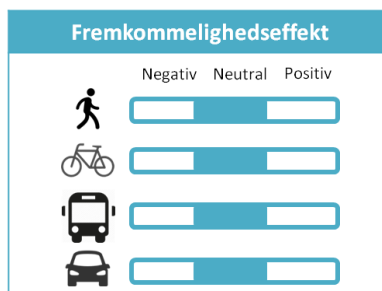
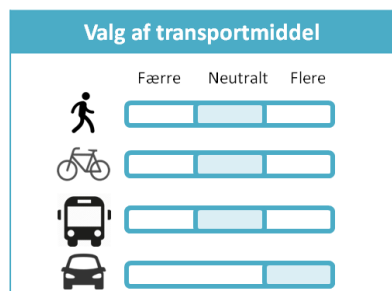
Overordnede målsætninger og effekter

Det overordnede mål med renoveringen af Det Grønne P-hus er at bevare de 215 parkeringspladser i et område med høj belægningsgrad.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af P-hus	- 215 parkeringspladser bibeholdes. - Færre lysgener for naboer til P-huset. - Mindre parkeringsbelastning på gadeplan.
Øget fokus på drift af parkeringsanlægget	- Bedre funktionalitet og minimering af risici for yderligere skader.
Beskæftigelseeffekt (23,0 mio. kr.)	27,6 årsværk

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



Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,0 mio. kr. i perioden 2015-2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledt servicemåltalseffekt)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2017	Afledt servicemåltalseffekt i 2016-2017
Renovering af Det Grønne P-hus	23.000	1.230

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

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

Risikovurdering

Projektet er et renoveringsprojekt og som sådan et meget kompliceret anlægsprojekt med større risici og deraf behov for at afsætte et større tillæg til uforudsete udgifter. Da usikkerhederne ift. konstruktionerne er så store, er der afsat 50 % af enterprisesummen til uforudsete udgifter.

Allerede i 2010 er der konstateret synlige fejl og mangler. I forbindelse med et forestående renoveringsarbejde vil der være en risiko for, at der

opdages yderligere skader. Af samme årsag er der risiko for, at tidsplanen i givet fald kan blive forlænget.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,0 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der er tidligere afsat 800.000 kr. årligt til drift og vedligeholdelse af bygning og tekniske installationer.

I perioden, hvor renoveringen står på, vil P-huset skulle lukke, hvorved de 215 parkeringspladser ikke vil være tilgængelige. Som følge af dette må der påregnes et provenutab fra betalingsparkering på 1,23 mio. kr. i 2016 og 2017.

Samtlige parkeringspladser vil dog atter kunne være i brug, når renoveringen er tilendebragt.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledt servicemåltalseffekt

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	500	3.000	3.000			6.500	6.500*
- Udførelse		7.000	9.500			16.500	16.500*
Anlægsudgifter i alt	500	10.000	12.500			23.000	23.000*
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
Provenutab, betalingsparkering		1.230	1.230			2.460	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		1.230	1.230			2.460	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i medio 2016 og ibrugtaget i ultimo 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Medio 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Efter opførelse af bygningen i 2007 er der ikke givet midler til formålet.



TMI22 Beboerlicens differentieret efter miljøbelastning (dynamisk model)

8. september 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel

Indre by, Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby, Vanløse,, Amager Vest, Amager Øst

Baggrund

Bekendtgørelsen for parkering på offentlige veje, som efter planen træder i kraft i september, forventes at give hjemmel til at differentiere beboerlicenser efter miljøbelastning. Dette budgetnotat indeholder forslag til, hvordan dette kan implementeres.

Indhold

Beboerlicenserne foreslås differentieret, så biler på traditionelle drivmidler (benzin og diesel) differentieres i forhold til klimabelastning, mens taksten for el- og brintbiler sænkes, så de udelukkende dækker administrationsomkostninger.

Differentiering af beboerlicensen tager udgangspunkt i statens energiklasser, der ligger til grund for beregning af grøn ejeravgift og som fastlægges efter, hvor mange kilometer den enkelte bil kører pr. liter brændstof. Dieslbiler skal generelt kunne køre længere på literen end benzinerbiler i samme energiklasse.

Salget af biler i energiklasse A+ til A+++ er stigende. For at sikre en struktur, der følger den teknologiske udvikling, og for ikke at påføre kommunen et provenutab, er det nødvendigt løbende at justere, hvilke energiklasser de forskellige kategorier indeholder. Det tilstræbes, at de to billigste klasser – foruden el- og brintbilkategorien – udgør ca. 25 % hver, mens den dyreste kategori udgør ca. 50 % af det samlede antal licenser. Fordelingen kan dog variere grundet tilpasningen til de officielle energiklasser.

Table 1. Overview of environmentally differentiated driving licenses

Køretøjets energiklasse	Pris for licens	Estimeret antal biler	Estimeret andel af biler med beboerlicenser	Konsekvenser for provenu
Elbil og brintbil	100 kr. (adm.gebyr)	120	0,3 %	- 75.000 kr.
Energi klasse A+, A++ og A+++	500 kr.	9.520	28 %	- 2.200.000 kr.
Energi klasse A og B	730 kr.	9.860	29 %	0 kr.
Energi klasse C, D, E F og G	1.000 kr.	14.620	43 %	+ 3.950.000 kr.
I alt		34.000	100 %	+ 1.675.000 kr.

The table starts from the current distribution of cars by energy classes in Copenhagen.

The overall risk assessment is that the project is relatively uncomplicated, see risk assessment.

Overordnede målsætninger og effekter

The effect of the environmentally differentiated driving licenses is assessed to give an annual saving of ca. 130 tons CO₂ (climate effect). The starting point is that a person car according to Danish Statistics on average drives 15,500 km per year on the national plan. If one calculates the environmental effect in terms of reduction of NOx, CO₂ and particulate pollution, the energy classification is not immediately applicable. There is, however, a clear connection between energy efficiency in cars and the reduction of air pollution, so the system must be seen as broadly applicable to promote both environment and climate. It is noted that the proposal can lead to an increase in the car market, because it supports the tendency to buy fewer cars.

A section on the back-swing for digitalization of payment parking and user-friendliness. In the current process there is an emphasis on activating a license digitally, as it is bought in the municipality's webstore. Environmentally differentiated license leads to manual processing, which is administratively heavy and costly for citizens.

Table 2. Overview of activities and derived effect

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Beboerlicens differentieret efter miljøbelastning	- En årlig besparelse på 130 ton CO ₂ .
Beskæftigelseseffekt (0,5 mio. kr.)	0,6 årsværk

Note: Employment effect is calculated starting from the definition of the Municipality of Copenhagen, where 1,0 mio. kr. investment in infrastructure results in 1,2 jobs.

Økonomi

The project has investment costs of 0,5 mio. kr. in 2016 to establish a digital solution. The project will generate additional income from driving licenses and therefore has a derived service effect of 1,7 mio. kr. annually from 2017 and onwards. The project is expected to be implemented in January 2017.

Tabel 3. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og afledt servicemåltalseffekt)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning	Afledt servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2017
Beboerlicens differentieret på miljøbelastning	500		-1.675
- Etablering af 100 % digital løsning	500		
- Øgede indtægter fra beboerlicenser differentieret efter miljøbelastning			-1.675

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Det er den overordnede vurdering, at en differentiering af beboerlicensen efter miljøhensyn i sig selv er ukompliceret. Dog er registrering af energiklasser på hver enkel beboerlicens tidskrævende. Hvis bekendtgørelsen for parkering på offentlige veje ikke indeholder hjemmel til at gøre miljødifferentiering af beboerlicenser, kan dette initiativ ikke gennemføres.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. i 2016 til etablering af en digital løsning. Projektet vil medføre øgede indtægter fra beboerlicenser og har derfor en afledt servicemåltalseffekt på 1,7 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Tabel 4. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og afledt servicemåltalseffekt

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Etablering af 100 % digital løsning		500				500	500*
Anlægsudgifter i alt		500				500	500*
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Øget indtægt fra beboerlicenser			-1.675	-1.675	-1.675	-5.025	
Afledt servicemåltalseffekt			-1.675	-1.675	-1.675	-5.025	

Projektet forventes igangsat i januar 2017 og implementeret i januar 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



8. september 2015

TMI20 Udvidelse af beboerlicenzoner (øget fleksibilitet)

Baggrund

For at skabe øget fleksibilitet for beboerne og en mere simpel ordning, er der fremsat ønske om, at udvide beboerlicenzonerne og dermed give beboerne et større anvendelsesområde med deres beboerlicens.

Indhold

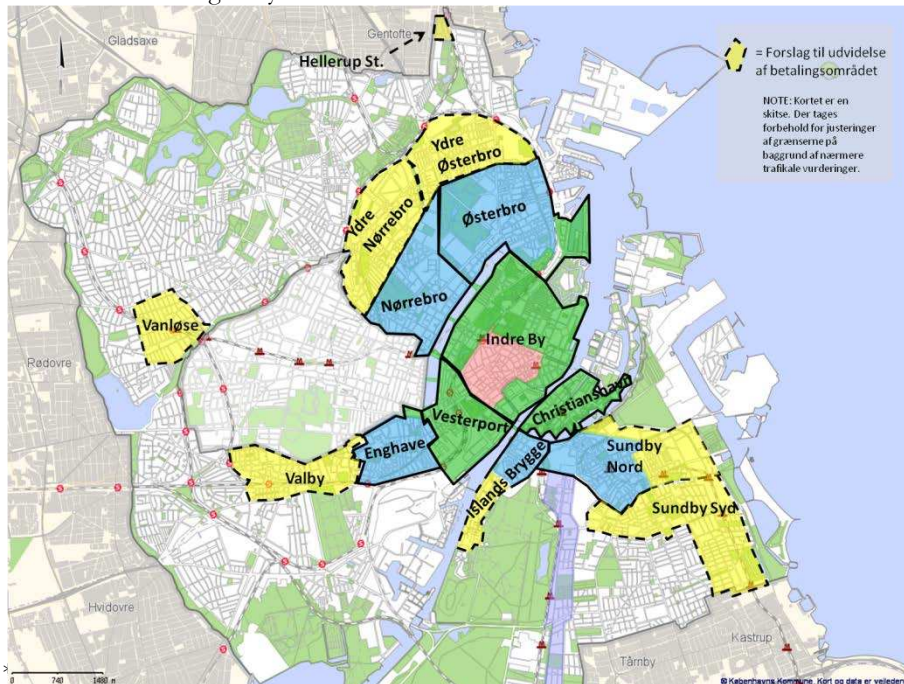
Beboere i betalingsområdet kan have svært ved at finde en parkeringsplads indenfor deres egen beboerlicenzone. Især i områder med høj belægning og i aftentimerne kan det være en udfordring at finde en parkeringsplads indenfor sin egen beboerlicenzone. For at skabe færre randzoner og en større fleksibilitet for beboere, kan man indrette en model med færre beboerlicenzoner med et større anvendelsesområde.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Kort 1. Skitseforslag til nye beboerlicenzoner



Ovenstående kort er et skitseforslag, og der skal tages forbehold for justeringer af de præcise grænser på baggrund af nærmere trafikale vurderinger.

** Kortet er skitseret med en udvidelse af betalingsområde. Hvis betalingsområdet ikke udvides, vil de skitserede områder Islands Brygge og Sundby Nord blive lagt sammen til en beboerlicenzone.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Større fleksibilitet for beboerne, en lettere forståelig afgrænsning og færre randzoneproblemer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Ændring af beboerlicenzzoner	- Større fleksibilitet. - Lettere forståelige grænser mellem zonerne.
Beskæftigelseeffekt (0,7 mio. kr.)	0,8 årsværk

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

Økonomi

Projektet har anlægsudgifter på 0,7 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016
Udvidelse af beboerlicenzzoner	700

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være at være relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Den gældende lovgivning tillader at kommunen udsteder beboerlicenser som en reduceret betaling for parkering, der giver ret til parkering nær ved bopælen. Udfordring af nærhedsprincippet er ikke juridisk trykprøvet, men en nyligt godkendt ordning på Frederiksberg indikerer, at der er åbent for en bredere fortolkning af, hvad der er nær ved bopæl.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har anlægsudgifter på 0,7 mio. kr. i 2016

Tabel 3. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg							
- Ændring af beboerlicenzzoner		700				700	700*
Anlægsudgifter i alt		700				700	700*

Anlægsprojektet forventes igangsat i oktober 2015 og ibrugtaget i januar 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

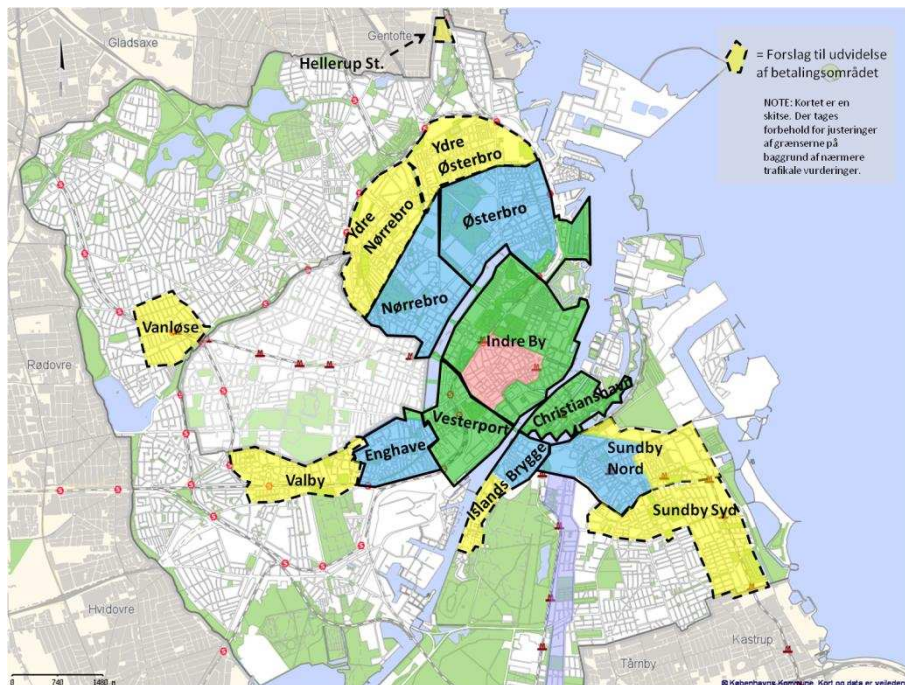
Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TMI 19 Udvidelse af betalingsområdet med en ny gul zone

8. september 2015



Skitseforslag til nye beboerlicenzoner

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby, Amager Vest, Amager Øst

Baggrund

I København er der områder uden for det eksisterende betalingsområde, som har høje belægningsprocenter, flere steder over 100 %. I disse områder er det svært for beboerne at finde en parkeringsplads. Udvidelse af betalingsområdet er et virkemiddel til at regulere dette, så området bliver naturligt afgrænset af større trafikale forbindelser og skift i bebyggelsesmønstre o. lign. Parkeringsforholdene for beboerne forbedres, da udvidelsen af betalingszonen vil mindske indpendlingen i bil og dermed også fremme grøn mobilitet og fremkommelighed.

Indhold

For at kunne udvide betalingsområdet kræver det:

- At samtlige veje, der skal indgå i betalingsområdet, besigtiges.
- At beboerne høres samt efterfølgende sagsbehandling af eventuelle indsigelser, og overtagelse af private fællesveje beslutes i Borgerrepræsentationen.
- At der skal gives et samlet påbud til grundejere om istandsættelse af private fælles veje, så kommunen efterfølgende kan overtage disse.
- At der skal afstribes, skiltes og opsættes parkeringsautomater.
- At arealer, der overgår til kommunen, skal omklassificeres.

Områder med størst behov

- Store dele af området mellem Jagtvej og ringbanen er præget af høje belægningsprocenter set over hele dagen. Området er klart afgrænset af ringbanen, hvilket sikrer, at parkeringsproblemerne uden for en ny grænse til betalingszonen ikke flytter med.

- Syd for betalingszonen på Amager, særligt området omkring Lergravsparkens Metrostation er præget af høje belægningsprocenter, især om aftenen. Udstrækningen undersøges nærmere for at sikre, at der ikke skabes en ny randzoneproblematik i forhold til skift i bebyggelsesmønstre.
- Valby er præget af høje belægningsprocenter, særligt om eftermiddagen og aftenen og i Vanløse benyttes en del parkeringspladser af biler udefra, der benytter offentlig transport som viderebefordring til eksempelvis Københavns Lufthavn.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering. Det foreslås, at projektet udrulles i to faser.

Betalingsområdet udvides i fase 1 fra Jagtvej til ringbanen samt Hellerup og Islands Brygge (se kort).

I anden fase udvides betalingsområdet i Valby, Vanløse og området syd for betalingsområdet på Amager, herunder området omkring Lergravsparkens Metrostation (se kort).

Samlet omfatter udvidelsen i alt ca. 20.500 parkeringspladser. Den samlede udvidelse forventes at tage ca. 1½-2 år, og påbegyndes i områder med den højeste belægningsprocent.

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

Overordnede målsætninger og effekter

I forbindelse med udvidelsen af betalingsområdet i 2005 er det blevet nemmere for beboere at finde en parkeringsplads i nærheden af deres bolig, og udefrakommende parkering er blevet reduceret. Effekten varierer fra bydel til bydel. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at effekten vil være tilsvarende ved en ny udvidelse af betalingsområdet.

En udvidelse af betalingsområdet som enkeltstående virkemiddel vil primært have en adfærdsregulerende effekt på udefrakommende parkering. Hvis der ønskes en effekt i forhold til at påvirke beboerparkeringen, skal dette ses i sammenhæng med betalingsstrukturen herunder en øget pris for beboerlicens, jf. Parkering 2015.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Udvidelse af betalingszonen	- Adfærdsregulering af udefrakommende parkering. - Mindske belægningsgraden i de pågældende områder.
Overtagelse af ca. 250 private fællesveje	- Gøre det fysisk muligt at udvide betalingszonen.
Skiltning og belysning og opstilling af ca. 170 nye parkeringsautomater	- Gøre det brugervenligt.
Beskæftigelseseffekt (30,0 mio. kr.)	36,0 årsværk

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

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 9,0 mio. kr. i 2017 og på 15,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Disse skal dække kommunens udgifter til renhold, snerydning og vedligehold af de nye kommuneveje. Projektet forventes fuldt ibrugtaget december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og afledt servicemåltalseffekt)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018	Servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018
Udvidelse af betalingszonen	30.000	15.000	-85.000
- Udvidelse af betalingszonen mellem Jagtvej og ringbane, Valby, Amager, Vanløse osv.	30.000	15.000	
- Indtægter fra betalingsparkering			-85.000

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

Risikovurdering

Det er den overordnede vurdering, at en udvidelse af betalingsområdet er relativt ukompliceret. Der er derfor indarbejdet 8 % til uforudsete udgifter i projektet.

Klager fra beboere, hvor private fællesveje overtages, renovering af private fællesvej samt den konkrete udstrækning af udvidelsen kan imidlertid have betydning for projektets tidsplan og økonomi.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 9,0 mio. kr. i 2017 og på 15,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af de private fællesveje, der overtages.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at den gennemsnitlige indtægt pr. plads i de nye områder bliver ca. 4.000 kr., hvilket er en anelse mindre

end indtægten fra en plads i den nuværende blå zone. Serviceudgifter til vedligehold og drift af de overtagne veje vil svare til omkring 900 kr. pr. plads.

Tabel 4. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og afledt servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	2.000	7.000	5.500			14.500	7.500*
- Overtagelse af ca. 250 private fællesveje		2.500	2.000			4.500	500*
- Skiltning og belysning		2.500	2.500			5.000	1.000*
- 170 nye parkeringsautomater		3.000	3.000			6.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	2.000	15.000	13.000			30.000	10.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			9.000	15.000	15.000	39.000	
Afledte serviceudgifter i alt			9.000	15.000	15.000	39.000	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Indtægter fra betalingsparkering			51.000	85.000	85.000	221.000	
Afledt servicemåltalseffekt			51.000	85.000	85.000	221.000	

Som følge af *Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter* vil investering i parkeringsautomater og skiltning på ca. 6 mio. kr. medføre afskrivning af udgifter, som kan mindske Københavns Kommunes modregning i bloktilskuddet. Disse poster vil derfor over åre være udgiftsneutrale for kommunen.

Indtægterne fra betalingsparkering er udregnet med udgangspunkt i gennemsnitindtægter fra blå zone. Det forudsættes således, at timetakterne sættes lig denne, og at efterspørgslen på betalingsparkering er tilsvarende. Som følge af ovennævnte lov vil indtægterne ikke tilfalde kommunekasse, men kun påvirke servicemåltallet. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra januar 2017 til januar 2018

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til denne udvidelse af betalingszonen.

Henvisninger

Parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, blev behandlet af Teknik- og Miljøudvalget den 27. april 2015.

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/e781169b-910e-4b48-8582-4c4fe62c4123/ebd37ea0-c0b6-48b9-82f3-4dd2516099a6/Attachments/12873559-14161335-1.PDF>



TMI21 Betalingsparkering – øgede takster

8. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel

Indre by, Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Amager Vest, Amager Øst

Lokalitet/Adresse

Baggrund

Beboerparkering i København er specielt om aften og natten under pres fra pendlere og besøgende. Desuden er middelalderbyen (rød zone) i dagstimerne præget af mange udefra kommende biler. Målrettede takstforøgelser kan nedsætte efterspørgslen efter parkering.

Indhold

Det er en almen opfattelse blandt trafikforskere, at søgetrafik efter parkeringspladser stort set kan undgås, hvis man kan opnå en belægningsprocent på mindre end 90 %. Samtidig er det et udbredt ønske blandt bilejere i betalingszonen at få bedre adgang til offentlig parkering. Et af de værktøjer, der kan anvendes i begge forbindelser, er øgede takster for betalingsparkering. Det nedsætter efterspørgsel og vil bibringe flere ledige parkeringspladser. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor en regulering af taksten i dagtimerne i rød zone og en regulering af aften- og nattaksterne i alle zoner.

Projektet indgår som en del af en pakke af initiativer på parkeringsområdet som samlet set skal bidrage til at øge fremkommeligheden.

Table 1. Forslag til nye takster (kr.)

	2016 uden justeringer			2016 med foreslåede justeringer		
	Rød	Grøn	Blå	Rød	Grøn	Blå
KL 08-18	31	19	11	35	19	11
KL 18-23	11	11	11	13	13	13
KL 23-08	3	3	3	5	5	5

Overordnede målsætninger og effekter

Stigningen i taksten for dagtimer i rød zone skal afhjælpe problemer med stor indpendling til middelalderbyen, samt tilnærme kommunens takster til taksterne i private anlæg. Stigningerne i aften- og nattakster skal skabe bedre forhold for beboerne i betalingsområdet.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Øget takst i rød zone og øget takst i aften- og nat-timer	- Sænke belægningsgraden i områder med høj belægning gennem mindre indpendling. - Øget adgang til beboerparkering. - Mindre søgetrafik.

Økonomi

Projektet har estimerede ekstra indtægter fra betalingsparkering på 6,4 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 3. Overordnet økonomi (afledt servicemåltalseffekt)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Afledt servicemåltalseffekt fra 2016
Betalingsparkering – øgede takster	-6.400
- Øgede indtægter fra betalingsparkering, aften/nat	-4.000
- Øgede indtægter fra betalingsparkering, rød zone i dagtimerne	-2.400

Risikovurdering

Der er ingen risiko forbundet med projektet.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede ekstra indtægter fra betalingsparkering på 6,4 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. På grund af *Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner ved forøgelse af kommunale parkeringsindtægter* påvirker de øgede indtægter kun kommunens servicemål og har derfor ingen finansiel effekt. Projektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 4. Afledt servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>						
- Øgede indtægter fra betalingsparkering, aften/nat	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-16.000	
- Øgede indtægter fra betalingsparkering, rød zone i dagtimerne	-2.400	-2.400	-2.400	-2.400	-9.600	
Afledte servicemåltalseffekt i alt	-6.400	-6.400	-6.400	-6.400	-25.400	

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016



TM6 ITS og fremkommelighed

16. juni 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Dette ønske skal ses som næste bølge af ITS-investeringen, da den eksisterende bevilling ikke rækker til alle de områder, hvor der er behov. Ønsket er en markant opskalering af den nuværende indsats for ITS og fremkommelighed. Målet er at udnytte det nye signaludstyrs teknologi samt de fysiske projekter i ITS til at forbedre fremkommeligheden, trafikikkerheden og nedbringe CO₂-udledningen fra transportsektoren. Hvis investeringen i ITS fortsætter, vil ITS-programmet i år 2025 bidrage med en årlig reduktion af CO₂-udledningen på 25.000 tons. Indsatsen gennemføres i tæt samarbejde med Copenhagen Solution Lab.

Indhold

Den næste bølge af ITS indeholder de følgende fire delelementer:

Signaloptimering

Styreapparaterne, der styrer trafiksignalerne, er i de seneste år blevet udskiftet med moderne udstyr, som giver mulighed for at optimere signalerne. En mere intelligent udnyttelse af byens signaler kan forbedre fremkommeligheden og sikre en bedre udnyttelse af vejenes kapacitet (se også bilag 1). Formålet med dette ønske er at leve op til de servicemål for cykler, fodgængere, busser og biler, som blev vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget i september 2014. Det omhandler konkret Kalkbrænderihavnsgade, Tuborgvej, Kalvebod Brygge m.fl.

Data og værktøjer til trafikledelse og bedre trafikinformation

Teknik- og Miljøforvaltningen er i gang med at indkøbe et trafikledelsessystem. Dette budgetindspil indeholder en udbygning af sensornetværket, så endnu flere strækninger kan monitoreres, og fremkommeligheden derved kan forbedres. Desuden indeholder det nye værktøjer, bl.a. en trafikmodel, der kan bruges til at vurdere konsekvensen af signaloptimeringen på flere korridorer samtidig, og bruges til mere præcist, end i dag, at vurdere effekterne af nye infrastrukturprojekter.

Innovative projekter

For at nå de ambitiøse mobilitetsmål, der er opsat i Klimaplanen, Cykelstrategien, ITS Handlingsplanen m.v., er der behov for et innovationsspor, hvor nytænkende projekter bliver født, udviklet og implementeret. 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 (eksempler på innovationsområder kan ses i bilag 1). Midler til de innovative projekter vil blive udmøntet særskilt af Teknik- og Miljøudvalget.

Opbygning af kompetencer og opgradering af personalemæssige ressourcer

En markant anlægsinvestering i ITS kræver tilsvarende opbygning af kompetencer og personalemæssige ressourcer til implementering og drift af de nye løsninger. For at kunne udnytte de nye muligheder i trafikledelsessystemet i forhold til signaloptimering, overvågning, indgriben og bedre trafikinformation, er der behov for personalemæssige ressourcer med de rette kompetencer.

Den daglige trafikledelse forventes at skulle ske fra trafikcentralen på Otto Busses Vej, hvor Københavns Kommune og Vejdirektoratet flytter ind i oktober 2015. I budget 2015 blev der afsat midler til nye personalemæssige ressourcer til trafikcentralen. Disse ressourcer skal anvendes til at forbedre trafikinformationen. De nye personalemæssige ressourcer, der efterspørges i dette ønske, skal bruges til at sikre udvikling og implementering af de foreslåede ITS-løsninger. De nye medarbejdere vil derfor komme til at arbejde tæt sammen med personalet i trafikcentralen.

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

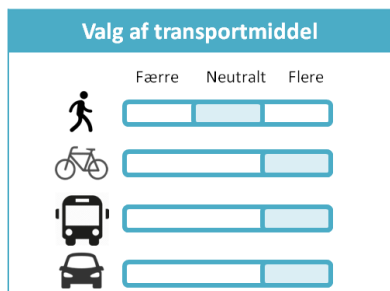
Overordnede målsætninger og effekter

Af tabellen nedenfor fremgår de afledte effekter af initiativerne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Signaloptimering	- Bedre fremkommelighed, så der leves op til de ambitiøse servicemål for rejsetid. - Trafiksikkerhed. - Mindre CO ₂ -udledning med et potentiale på 7.000 tons pr. år, jf. forretningsplan for ITS.
Data og værktøjer til trafikledelse og bedre trafikinformation	- Bedre fremkommelighed da der hurtigere kan gribes ind og gives rettidig og præcis trafikinformation. - Pålidelighed i rejsetiden. - Mere relevant og rettidig trafikinformation.
Innovative projekter	- Bedre sikkerhed og tilgængelighed. - Brugerdrevet udvikling.
Opbygning af kompetencer og opgradering af personalemæssige ressourcer	- Bedre udnyttelse af nye værktøjer. - Bedre service for trafikanter. - Større eksekveringstempo.
Beskæftigelseseffekt (69,0 mio. kr.)	82,8 årsværk

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



Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 69,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 4,0 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Projekterne forventes ibrugtaget løbende fra december 2016 til december 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2016
ITS og fremkommelighed	69.000	4.000
- Signalsoptimering	35.075	750
- Data og værktøjer til trafikledelse og bedre trafikinformation	21.275	250
- Innovative projekter	12.650	
- Ophugning af kompetencer og opgradering af personalemæssige ressourcer		3.000

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

Risikovurdering

Investeringer i ITS medfører, at der skal arbejdes med ny teknologi og nye løsninger hos både producenter, rådgivere og Teknik- og Miljøforvaltningen. ITS indeholder store muligheder, men kompleksiteten i løsninger er tilsvarende større. Der er derfor en vis risiko forbundet med investeringer heri. En succesfuld implementering afhænger derfor af, om forvaltningen får tilført de fornødne personalemæssige kompetencer og ressourcer. 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 budget 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. Budgettet er derfor opskrevet med 15 %, til uforudsete udgifter.

Leverandørmarkedet er sine steder præget af flaskehalse. Der er derfor risiko for, at leverandøren ikke kan levere til tiden, hvilket vil forsinke projekterne.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 69,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 4,0 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til drift af nyt ITS-udstyr og opkvalificering af de personalemæssige ressourcer. Af de afledte driftsudgifter skal 0,25 mio. kr. anvendes til drift og vedligeholdelse af allerede indkøbte ITS-systemer, jf. godkendelse af indstilling vedr. ITS-handlingsplan, der blev behandlet af Borgerrepræsentationen den 22. januar 2015, og 3,0 mio. kr. skal anvendes til nye årsværk.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Signaloptymering</i>							
- Signaloptymering		5.750	8.050	11.500	9.775	35.075	
<i>Anlæg – Data og værktøjer</i>							
- Data til forbedring af trafikledelse og information		5.750	5.175	5.175	5.175	21.275	
<i>Anlæg – Innovative projekter</i>							
- Innovative projekter		2.300	3.450	3.450	3.450	12.650	
Anlægsudgifter i alt		13.800	16.675	20.125	18.400	69.000	
<i>Afledte serviceudgifter – Signaloptymering</i>							
- Vedligehold og drift		750	750	750	750	3.000	
<i>Afledte serviceudgifter – Data og værktøjer</i>							
- Vedligehold og drift		250	250	250	250	1.000	
<i>Afledte serviceudgifter – Kompetencer</i>							
- Løn til personale		3.000	3.000	3.000	3.000	12.000	
Afledte serviceudgifter i alt		4.000	4.000	4.000	4.000	16.000	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2016 og ibrugtaget løbende som de enkelte projekter bliver implementeret. De første projekter forventes ibrugtaget i december 2016, og alle projekterne forventes endeligt ibrugtaget i december 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til december 2019

Tidligere afsatte midler

I budget 2013 blev der afsat 60,0 mio. kr. til følgende indsatser: Signaloptymering, Eco-driving, intelligent belysning i fem kryds, reduktion af ulykker forårsaget af biler, der kører overfor rødt, trafikledelsessystem og sensornetværk, ny app til bilister, dynamisk skilt til cyklister og forsøg med dynamiske gaderum.

I overførselssagen 2013-2014 blev der afsat 5,0 mio. kr. til signaloptimering af Jagtvej og Åboulevarden ved brug af realtidsdata.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2013		3.000	21.000	20.000	16.000		
Budgetaftale 2015				1.300	3.700		
Afsatte midler i alt		3.000	21.000	25.000	16.000		

Bilag

Bilag 1. ITS og fremkommelighed



TM55 Etablering af sensorer ved parkeringspladser

18. juni 2015



Indre by



Ydre Østerbro

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by, Østerbro

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet på baggrund af et ønske om at etablere sensorer i parkeringspladser, så det via en app vil være muligt at se, hvor der er ledige pladser. Budgetnotatet er bestilt af Liberal Alliance

Indhold

Søgetrafik efter en parkeringsplads udgør en væsentlig del af trafikken i København. Ved at etablere sensorer med tilhørende anvisningsservices minimeres søgetid, fordi borgerne ved at bruge digitale tjenester kan blive henvist til nærmeste ledige parkeringsplads.

Der ønskes derfor midler til at undersøge mulighederne for en model, hvor der etableres sensorer ved skråparkering uden opmærkede båse. Herved vil det blive muligt at få information om ledige pladser i en app, uden at der skal opmærkes båse. Der findes dog ikke en eksisterende løsning, der kan beskrive dette med rimelig sikkerhed. Copenhagen Solutions Lab vil derfor teste muligheder i løbet af 2016 og 2017. Det vil konkret ske ved at teste løsninger fra forskellige producenter af p-sensorer i udvalgte områder af Indre By.

Dette budgetnotat indeholder to scenarier med udrulning af parkeringssensorer i rød parkeringszone i henholdsvis Indre by og Indre by sammen med ydre Østerbro, hvor der er store udfordringer med at finde ledige parkeringspladser.

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

Scenarie 1. Indre By

Forslaget omhandler et område i Indre by med 1.200 gadeparkeringspladser, hvor der etableres sensorer. Udgiften er 2,4 mio. kr. inklusiv montering, anden teknologi, opsamling af data og drift.

Scenarie 2. Indre By og Ydre Østerbro

Forslaget omhandler området i Indre by samt et område på Ydre Østerbro med 3.500 gadeparkeringspladser. Scenarie 2 dækker derfor samlet set over 4.700 gadeparkeringspladser, hvor der etableres sensorer. Udgiften er 9,4 mio. kr. inklusiv montering, anden teknologi, opsamling af data og drift.

Overordnede målsætninger og effekter

Ny teknologi og brug af data for at mindske søgetrafik efter ledige parkeringspladser kan medføre renere luft, mindre støj og mindre udledning af CO₂, så der skabes en bedre by for både borgere og erhvervsliv. Løsningerne vil dog først få mærkbar effekt, hvis de udrulles i større områder af byen.

Rambøll har foretaget en beregning i forhold til en bydækkende p-henvisningsløsning i København for alle kommunens 126.000 parkeringspladser. Beregningen viser, at borgere og erhvervslivet spares for 30,7 mio. i kørte km, 1,5 mio. timer samt mindre brændstofforbrug på i alt 393,0 mio. årligt i samfundsøkonomiske gevinster.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Scenarie 1. Indre by	- Færre kørte km, sparet transporttid og sparet brændstofforbrug.
Scenarie 2. Indre by og Ydre Østerbro	- Færre kørte km, sparet transporttid og sparet brændstofforbrug.
Beskæftigelseseffekt	
Scenarie 1. Indre by (2,4 mio. kr.)	2,9 årsværk
Scenarie 2. Indre by og Ydre Østerbro (9,4 mio. kr.)	11,3 årsværk

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

Økonomi

Scenarie 1. Indre By

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,4 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,21 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Scenarie 2. Indre By og Ydre Østerbro

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,4 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,21 i 2017 og 0,535 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017/2018
Scenarie 1. Indre By	2.400	210
Scenarie 2. Indre By og Ydre Østerbro	9.400	535

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

Risikovurdering

Projektet er forbundet med en del usikkerhed, da der er mange forskellige teknologier samt forretningsmodeller omkring p-sensorer. Da projektet er skalerbart, håndteres risikoen indenfor den afsatte anlægsøkonomi.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Indre By

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,4 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,21 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. De afledte serviceudgifter er til at vedligeholde sensorer og drive anvisningsservice.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Udførelse		2.400				2.400	2.400*
Anlægsudgifter i alt		2.400				2.400	2.400*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			210	210	210	630	
Afledte serviceudgifter i alt			210	210	210	630	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Scenario 2. Indre By og Ydre Østerbro

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,4 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,21 mio. kr. i 2017 og 0,535 årligt fra 2018 og frem. De afledte serviceudgifter er til at vedligeholde sensorer og drive anvisningsservice.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Udførelse		2.400	7.000			9.400	9.400*
Anlægsudgifter i alt		2.400	7.000			9.400	9.400*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			210	535	535	1.280	
Afledte serviceudgifter i alt			210	535	535	1.280	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2016 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



ØKI9 Forbedret fremkommelighed på buslinje 3A og 6A (rev. 21. august 2015)

21.08.2015

Baggrund

Borgerrepræsentationen har en målsætning om flere passagerer i den kollektive trafik. Ifølge den gældende kommunalplan er målet, at mindst 33 pct. af alle ture sker i den kollektive trafik. Derfor har Økonomiforvaltningen søgt Trafikstyrelsen om støtte til busfremkommelighedsprojekter på linje 3A og 6A der kan forbedre servicen og øge antallet af buspassagerer. Trafikstyrelsen har den 22. maj 2015 givet tilsagn om støtte på 8 mio. kr. til projektet på 3A, og 18 mio. kr. til projektet på 6A. Begge beløb skal som minimum matches af Københavns Kommune, så projektet på linje 3A har et samlet budget på 16 mio. kr. og projektet på linje 6A har et samlet budget på 36 mio. kr. Københavns Kommune søgte oprindeligt om 25 mio. kr. til 6A.

Eksekveringsparat?

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

Bydel

Angiv Bydel; Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/ Kongens Enghave, Bispebjerg

Forbedret fremkommelighed for buslinje 3A

Buslinje 3A har problemer med fremkommeligheden. De 5,7 mio. årlige passagerer oplever dårlig regularitet og lange rejsetider i myldretiden. Således er linjens samlede køretid 26 minutter om natten og 42 minutter i morgenmyldretiden. Projektet øger regulariteten og reducerer rejsetiden med ca. 2 minutter i hver retning, hvilket årligt forventes at give 240.000 flere passagerer i linje 3A.

Indhold

Busserne oplever dagligt problemer med fremkommeligheden og dermed regulariteten til gene for passagererne. Løsningsforslaget består i, at busserne prioriteres højt, idet der etableres busbane og signalprioritering på Enghavevej, samt Blegdamsvej. Konkret vil følgende elementer blive udført:

Sydhavnen

- Busbane på Enghavevej mellem Sydhavn St. og Sydhavn Plads
- Sammenlægning af stoppesteder ved Sydhavn St.
- Forbedrede adgangsforhold og skifteforhold for buspassagerer til og fra Sydhavn st.
- Busprioritering og nye signaler i krydsene:
 - Enghavevej / Vigerslev Alle / Ingerslevsgade
 - Enghavevej / Bavnehøj Alle
 - Enghavevej / Sydhavn Plads
- Nye bussignaler:
 - Enghavevej ved Bavnehøjhallen
 - Enghavevej ved Sydhavn St.

Projektet får minimal indflydelse på den øvrige trafik.

Forventet effekt

Passagertal/år	+ 240.000
Rejsetidsgevinst på 3A	
Begge retninger ca.	2 minutter

Vurdering ift. bidrag til konkrete mål, på netop disse projekt.

Rejsetid	★★☆
Regularitet	★★☆
Regional effekt	☆☆☆

Blegdamsvej mellem Sct. Hans Torv og Trianglen

- Justering af tværprofil. Lokalgader, skråparkering og allétræer opretholdes. Enkelte overkørsler fra lokalgader og mindre porte nedlægges.
- Busbaner på tre lokaliteter på strækningen
- To doseringssignaler med busdetektering

Overordnede målsætninger og effekter

Det forventes, at etableringen af de sammenhængende fremkommelighedstiltag vil give 240.000 nye passagerer på linje 3A svarende til en stigning på 4,2 %. Projekteringen vil ske i 2016, og selve anlægsarbejdet vil blive udført i 2016 og første halvdel af 2017.

På Blegdamsvej vil cyklisterne opleve en forbedring, da antallet af konfliktpunkter mellem cykler og øvrige trafikanter reduceres. Fodgængerne vil ikke opleve ændringer, mens bilerne kan få et ekstra stop i et nyt doseringsanlæg (signal). Den nye teknologi som bliver benyttet, og sammenlægningen af to stoppesteder, sikrer at trafikken på strækningen vil forløbe mere effektivt, og derfor er effekten på bilernes fremkommelighed samlet set neutral.

Økonomi

Trafikstyrelsen støtter projektet med 8 mio. kr. og Københavns Kommune skal matche med mindst samme beløb, så budgettet i alt bliver 16 mio. kr. Københavns Kommunes andel af beløbet anbefales finansieret af Økonomiforvaltningens midler til busfremkommelighed, og der kræves således ikke yderligere finansiering i budget 16.

Tabel til anlægsudgifter

Tabel 2: Overordnet økonomi (anlæg)

Projekt (1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning i år 2017
Anlægsudgifter	16.060	80
Tilskud fra Trafikstyrelsen	- 8.030	
Midler fra Københavns Kommunes busfremkommelighed	- 8.030	
Samlet finansieringsbehov i budget16	0	

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger. De afledte årlige serviceudgifter skal indarbejdes i budget18 og tilgå Teknik- og Miljøforvaltningen. Tilskud fra Trafikstyrelsen p/l reguleres ikke (er opgivet i 2016 p/l).

Projektet vil reducere antallet af køreplanstimer pga. den forbedrede fremkommelighed for busserne. Der er således en forventet helårs driftsbesparelse på ca. 2 mio. kr., når projektet er fuldt indfaset i 2018. Der er afledte årlige serviceudgifter til vedligeholdelse af to nye bussignaler.

Risikovurdering

Projektet omhandler vejombygning og signalændringer, hvor der på begge områder vil være risiko for forsinkelser i forhold til den oprindelige

tidsplan. Der er i budgettet indlagt en post på 5 % af de samlede udgifter til uforudsete udgifter.

Kvikke busser på linje 6A (Tagensvej)

Buslinje 6A har problemer med fremkommeligheden og dermed rejsetiden og regulariteten. Projektet vil forbedre rejsetiden og regulariteten på linje 6A særligt på Tagensvej. Dermed forbedres servicen for de ca. 13 mio. årlige påstigere i 6A. Linje 6A er, efter linje 5A, den mest benyttede buslinje i København. Projektet vil dertil opgradere stoppestederne, samt etablere bedre skifteforhold ved bl.a. Bispebjerg Hospital, den kommende metrostation ved Skjolds Plads, samt ved Bispebjerg S-togsstation, så der sikres bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Trafikstyrelsen har samtidig tildelt midler til Gentofte Kommune og Rødovre Kommune der også er i gang med fremkommelighedsprojekter på linje 6A som også forventes at have en positiv indvirkning på antallet af påstigere. Projekterne forventes årligt at tiltrække 320.000 flere passagerer alene på linje 6A, samt styrke passagerpotentialet i Cityringen.

Indhold

Projektet inkluderer projektering og anlæg af løsningen. Følgende elementer vil indgå i forprojekteringen for Tagensvej, mens enkelte tiltag evt. også kan implementeres på Vesterbrogade og Roskildevej:

- Fremrykkede busstoppesteder, der forbedrer fremkommeligheden for busserne og reducerer konflikterne mellem cyklister og buspassagerer.
- Busbaner på delstrækninger hvor der er plads, og korte busbaner med signaler, der sikre at busser kan overhale bilkøen i forbindelse med signaler op til snævre vejforløb.
- Midterlagte busperroner. Disse vil typisk blive placeret i forbindelse med signalregulerede kryds.
- På Tagensvej etableres højklassede stoppesteder ved Bispebjerg Hospital, Bispebjerg Station og den kommende metrostation ved Skjolds Plads.
- I udvalgte kryds etableres moderne busprioritering med GPS og kameradetektering. Hvor det er muligt etableres der sammenhængende trafikledelse (ITS-løsninger), der sikrer at både biler, cykler og busser samlet kommer hurtigere frem.

Forventet effekt

Årligt 13 mio. påstigere på 6A.
Passagertal/år + 320.000

Rejsetidsgevinst på 6A

Sydgående 84 – 185 sek.

Nordgående 48 – 75 sek.

Vurdering ift. bidrag til konkrete mål, på netop dette projekt.

Rejsetid ★★★★★

Regularitet ★★☆☆

Regional effekt ★☆☆☆

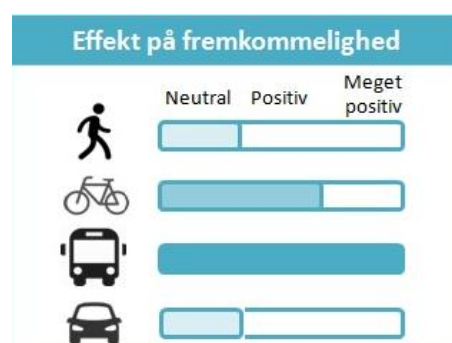
- Øget flow i trafikken gennem færre venstresving. Langs Tagensvej er der mange sideveje, hvor venstresvingende biler reducerer fremkommeligheden for busserne og den øvrige trafik.

Økonomiforvaltningen vil, i samarbejde med Teknik og Miljøforvaltningen, gennemføre en forprojektering, hvor den konkrete implementeringsplan vil blive specificeret.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil muligvis igangsætte et cykelfremkommelighedsprojekt på Tagensvej, som der i så fald løbende vil blive koordineret med.

Overordnede målsætninger og effekter

Projekterne i København, Gentofte og Rødovre forventes at ville generere 320.000 nye påstigere på den samlede linje 6A. Passagertallet fra Københavns Kommunes ansøgning til Trafikstyrelsen er fastholdt, selvom projektet nedskaleres grundet nedsat tilskud. Årsagen hertil er de tilkommende projekter i Gentofte og Rødovre. Passagereffekterne på øvrige linjer er ikke estimeret. Rejsetiden på strækningen Tagensvej forventes reduceret med ca. 3 min. i myldretiden.



Projektet vil forbedre tilbringerfunktionen til blandt andet Bispebjerg Station, den kommende metrostation ved Skjolds Plads og Hovedbanegården. Den positive effekt på passagertallet i metro og S-tog, er ikke medtaget. Projekteringen vil ske i 2016, og selve anlægsarbejdet vil blive udført i 2017 og første halvdel af 2018, når anlægsarbejdet på Frederikssundsvej og den værste lastbiltrafik fra metrobyggeriet er afsluttet.

Den nye teknologi som bliver benyttet sikrer, at trafikken på strækningen vil forløbe mere effektivt, og derfor er effekten på bilernes fremkommelighed samlet set neutral.

Økonomi

Trafikstyrelsen støtter projektet med 18 mio. kr. og Københavns Kommune skal matche med samme beløb, så budgettet i alt bliver 36 mio. kr. Københavns Kommunes andel af beløbet anbefales finansieret af Økonomiforvaltningens midler til busfremkommelighed, og kræver således ikke yderligere finansiering i budget 16.

Tabel til anlægsudgifter

Tabel 1: Overordnet økonomi (anlæg)

Projekt (1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning i år 2018
Anlægspris	36.000	100
Tilskud fra Trafikstyrelsen	-18.000	
Midler fra Københavns Kommunes busfremkommelighed	-18.000	

Samlet finansieringsbehov i budget16		0

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger. De afledte årlige serviceudgifter skal indarbejdes i budget19 og tilgå Teknik- og Miljøforvaltningen. Tilskud fra Trafikstyrelsen p/l reguleres ikke (er opgivet i 2016 p/l).

Projektet vil reducere antallet af køreplanstimer pga. den forbedrede fremkommelighed for busserne. Der er således en forventet helårs driftsbesparelse på ca. 3 mio. kr., når projektet er fuldt indfaset i 2019.

Risikovurdering

Der er risiko for, at tidsplanen ikke kan overholdes. Projektet er ikke forprojekteret, så den endelige afklaring af hvilke tiltag der skal i gang sættes er ikke lavet. Serviceudgifterne i forbindelse med projektet kan ikke fastsættes på nuværende tidspunkt, da de vil afhænge af den endelige løsning. Afledte serviceudgifterne er usikre, da der ikke er en afklaring af hvilke tiltag der gennemføres. Passagereffekten er estimeret på baggrund af Movias erfaringer og er derfor behæftet med nogen usikkerhed.

Samlet økonomi for både 3A og 6A

Samlet set er der ikke behov for finansiering af anlægsudgifterne. Der er serviceudbesparelser for i alt 4,8 mio. kr. for 2019 og frem.

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg 6A og 3A:						
- Projektering	6.300 ¹				6.300	*
- Vejombygning	3.000	19.900	0		22.900	
- Signaler og ITS	800	8.700	2.000		11.500	
- Bygherreleverancer	850	3.350	250		4.450	
- Intern rådgivning	1.900	1.050	0		2.950	
- Ekstern rådgivning	1.700	600	0		2.300	
- Projektledelse	400	150	150		700	
- Kvalitativ før- og efteranalyse	100	0	100		200	
- Uforudsete	352,5	407,5	0		760	
Tilskud fra Trafikstyrelsen	-7.701,25	-17.078,75	-1.250		-26.030	
Midler fra Københavns Kommunes busfremkommelighed	-7.701,25	-17.078,75	-1.250		-26.030	
I alt	0	0	0		0	
Afledte serviceudgifter:			-2.000	-5.000	-7.000	
- Vedligehold og drift		80	80	180	340	
Afledte serviceudgifter i alt		80	-1920	-4.820	-6.660	

¹ Pengene vil efterfølgende blive søgt fremrykket til ultimo 2015.

Bilag.

Nedenfor fremgår fordelingen af udgifterne til forbedret fremkommelighed på buslinjerne 3A og 6A

Fordeling af udgifterne ved 3A

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter for 3A

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg 3A:					
- Projektering	2.300 ²	0		2.300	*
- Signalkonstruktion	800	1.300		2.100	
- Vejkombygning	3.000	5.900		8.900	
- Bygherrerådgivning	850	850		1.700	
- Projektledelse	200	100		300	
- Uforudsete (5 %)	352,5	407,5		760	
Anlægsudgifter i alt	7.502,5	8.557,5		16.060	
Afledte serviceudgifter:			-2.000	-2.000	
- Vedligehold og drift		80	80	160	
Afledte serviceudgifter i alt	0	80	-1.920	-1.840	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2015 eller 2016 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Fordeling af udgifterne ved 6A

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter for 6A³

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg 6A:						
- Projektering	4.000 ⁴				4.000	*
- Vejkombygning	0	14.000	0		14.000	
- Signaler og ITS	0	7.400	2.000		9.400	
- Bygherreleverancer	0	2.500	250		2.750	
- Intern rådgivning	1.900	1.050	0		2.950	
- Ekstern rådgivning	1.700	600	0		2.300	
- Projektledelse	200	50	150		400	
- Kvalitativ før- og efteranalyse	100	0	100		200	
I alt	7.900	25.600	2.500		36.000	
Afledte serviceudgifter:				-3.000	-3.000	
- Vedligehold og drift				100	100	
Afledte serviceudgifter i alt				-2.900	-2.900	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2015 eller 2016 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

² Pengene vil efterfølgende blive søgt fremrykket til ultimo 2015.

³ Beløbene er vurderinger og der kan ske indbyrdes forskydninger i projektperioden, da det endnu ikke ligger fast hvilke tiltag der bliver prioriteret.

⁴ Pengene vil efterfølgende blive søgt fremrykket til ultimo 2015.



TM2b Sammenhængende Supercykelstier og Grønne Cykelruter

11. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Udbygning og opgradering af Supercykelstier og Grønne Cykelruter bidrager til en mere sammenhængende by, der sikrer bedre forbindelser gennem både nye og udsatte boligområder. Samtidig skaber de også attraktive alternativer til allerede belastede cykelkorridorer. Et sammenhængende netværk af cykelruter er derfor centralt for fremkommelighed, tryghed og komfort på cykel.

Indhold

Der ønskes derfor afsat midler til følgende strækninger:

- Grønne Cykelruter med Carlsbergkorridoren fra Tietgensgade til og med Danshøj Station og Grøndalsruten langs banen ved Nørrebro Station.
- Supercykelstier, egenfinansiering til ruter der har opnået statslig støtte, herunder Farumruten (stuevidelse og belysning), Fasanvejsruten, Helsingørruten samt fællesaktiviteter for Fasanvejsruten og Helsingørruten.
- Information og markedsføring af Supercykelstier og Grønne Cykelruter.

Grønne Cykelruter

Der ønskes midler til Carlsbergkorridoren og Grøndalsruten, som begge er Grønne Cykelruter og udgør attraktive, rekreative cykelruter, der binder byen sammen mellem ressourcerstærke byudviklingsområder, klassiske beboelseskvarterer og områdeløft. Grønne Cykelruter er en vigtig brik for fremkommeligheden, idet de aflaster de almindelige cykelstier og mindsker presset på de trængselsfyldte strækninger langs vejene. For Carlsbergkorridoren vil det være nødvendigt med nedlæggelse af op til 26 parkeringspladser i grøn zone v. Kvægtorvsgade og Tietgensgade og 113 udenfor betalingszonen, i alt 139 pladser.

Grøndalsruten indgår også som delelement i budgetønsket "Byrum omkring Nørrebro Station" og er koordineret med budgetønsket "Linjen – Et aktivitetsstrøg i Nordvest".

Supercykelstier, egenfinansiering

Der ønskes midler til at opgradere en række strækninger for at løfte niveauet af disse til Supercykelsti-standard og dermed styrke den regionale sammenhæng i cykelstinet. Københavns Kommune har opnået statslig støtte til seks projekter via den statslige "Pulje til Supercykelstier og Cykelparkering". Modtagelse af støtten er betinget af, at Københavns Kommune kan anvise den nødvendige egenfinansiering. Projekterne, som har opnået statslig støtte, er følgende (den nødvendige egenfinansiering fremgår af parentes):

- Etablering af dobbeltrettede cykelstier langs Hillerødmotorvejen (9,5 mio. kr.).
- Belysning på Farumruten (3,54 mio. kr.).
- Fasanvejsruten (8,64 mio. kr.).
- Helsingørruten (3,0 mio. kr.).
- Fællesansøgninger til Fasanvejsruten (0,307 mio. kr.) og Helsingørruten (0,226 mio. kr.), der dækker over markedsføring, servicefunktioner og fælles identitet for ruterne.

I alt ønskes der 25,2 mio. kr. til Københavns Kommunes egenfinansiering. For Fasanvejsruten vil det være nødvendigt med nedlæggelse af op til 34 parkeringspladser udenfor betalingszonen.

Information og markedsføring af Supercykelstier og Grønne cykelruter.

De fysiske anlægsprojekter foreslås suppleret af en markedsføringsindsats, der skal øge kendskabet til de Grønne Cykelruter og Supercykelstier blandt borgere og turister i København. Indsatsen bygger videre på det eksisterende samarbejde med en række turismeaktører om den Grønne Cykelrute, Havneringen, som eksempelvis Visit Denmark og Wonderful Copenhagen. Ligeledes fortsættes samarbejdet med Supercykelstisekretariatet og netværket af virksomheder og andre eksterne aktører langs Supercykelstinet.

Indsatsen vil indeholde aktiviteter som kortmateriale, informationsstandere og online information, der udbredes i samarbejde med lokale samarbejdspartnere. Derudover vil der blive udviklet en model for samfundsøkonomisk værdisætning af ruternes rekreative og turismemæssige effekter som supplement til Finansministeriets værdisætningsmodel for cykeltiltag. Dette vil bygge videre på Teknik- og Miljøforvaltningens samarbejde med Naturstyrelsen og Københavns Universitet om værdisætning af rekreative byrum.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er komplicerede, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Målet for indsatsen er at forbedre forholdene for cyklister i byen med et helhedsorienteret perspektiv, hvor andre transportformer og byens rum og funktion tænkes ind i løsningerne. Formålet er at fastholde den nuværende andel af eksisterende cykelture og skabe nye ture. Her er et sammenhængende netværk af trygge og hurtige cykelforbindelser et afgøren-

de element for at fastholde cyklen som et attraktivt alternativ til andre transportformer, både for langdistancependlere, lokale, samt børn og andre mindre rutinerede cyklister.

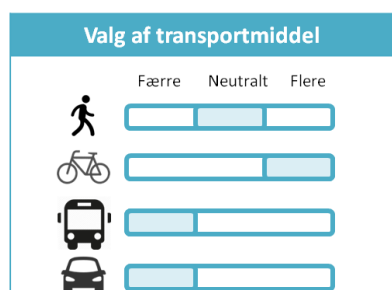
Indsatserne har fokus på at skabe sammenhæng i byen og har potentielle synergieffekter med klimatilpasningsprojekter, projekter indenfor ITS, trafiksikkerhedsprojekter og projekter, som vedrører begrønning af byen.

Indsatserne vil bygge på grundig inddragelse af borgere og relevante virksomheder og organisationer, således at de, der færdes på cykel i byen, har indflydelse på, hvordan forholdene optimeres.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Sammenhængende forløb (Grønne Cykelruter og Supercykelstier)	<ul style="list-style-type: none"> - Stigning i oplevet tryghed på strækningerne med op til 10 %. - Forbedret relativ sikkerhed på strækninger med op til 10-15 %. - Reduceret rejsetid på strækningerne på 5-10 %. - Stigning i cykelture på strækninger med 15-20 %.
Information og markedsføring	- Øget kendskab til Grønne Cykelruter og Supercykelstier.
Beskæftigelseseffekt (55,2 mio. kr.)	66,2 årsværk

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



Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 55,2 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2016, 0,3 mio. kr. i 2017 og 0,75 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet ibrugtages løbende frem til december 2018.

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

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	Anlæg 2015-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018
Sammenhængende Supercykelstier og Grønne Cykelruter	55.200	750	350
- Grønne Cykelruter – Carlsbergkorridoren	18.000	350	350
- Grønne Cykelruter – Grøndalsruten	10.000	200	
- Supercykelstier, egenfinansiering	25.200	200	
- Information og markedsføring	2.000		

Risikovurdering

Projekterne i forbindelse med den samlede indsats anslås at være komplicerede.

Der er tale om vidt forskellige anlægsprojekter, men ingen af projekterne vurderes at være meget komplicerede. Anlægsoverslag er baseret på enhedspriser grundet erfaringer fra tidligere projekter af samme karakter. Uforudsete udgifter er inkluderet i enhedspris og svarer til 10-15 % af udgifterne. Enhedspriser inkluderer også omverdensinddragelse.

Høring og lokal dialog kan give anledning til forsinkelser i de enkelte projekters tidsplan. Det samme kan ske, hvis der opstår problemer med eksempelvis tilladelser fra politiet og fredningsbestemmelser.

En generel risiko udgøres af behovet for koordinering med øvrige anlægsarbejder i byen, herunder arbejdet med metroen, fremkommelighed i anlægsperioden, uforudsete udfordringer i gravearbejde, øgede anlægsudgifter som følge af stigende entreprenørpriser og stigende udgifter til sikring af fremkommelighed i anlægsperioden. Aktiviteterne påvirker fremkommeligheden i byggeperioder, men projekterne vil indarbejde håndtering af trafikafvikling generelt og med særligt fokus på at bustrafikken ikke forringes. Dette sker i tæt samarbejde med Økonomiforvaltningen og Movia.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 55,2 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2016, 0,3 mio. kr. i 2017 og 0,75 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. De afledte driftsudgifter skal anvendes til vedligehold af de nye arealer i forhold til stand og fremkommelighed. Provenutab er baseret på bedste bud på behov for nedlæggelse af parkeringspladser.

Tabel 2. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Carlsbergkorridoren</i>							
- Projektering		2.000	1.500	500		4.000	2.000*
- Udførelse			8.500	5.500		14.000	
<i>Anlæg – Grøndalsruten</i>							
- Projektering		1.000	1.000	500		2.500	1.000*
- Udførelse			4.000	3.500		7.500	
<i>Anlæg – Superykelstier</i>							
- Projektering		4.000	2.000	200		6.200	2.000*
- Udførelse		4.000	10.000	5.000		19.000	
<i>Anlæg – Information og markedsføring</i>							
- Projektering	100	300	100			500	500*
- Udførelse		700	800			1.500	
Anlægsudgifter i alt	100	12.000	27.900	15.200		55.200	5.500*
<i>Afledte serviceudgifter – Carlsbergkorridoren</i>							
- Vedligehold og drift			100	350	350	800	
<i>Afledte serviceudgifter – Grøndalsruten</i>							
- Vedligehold og drift		50	100	200	200	550	
<i>Afledte serviceudgifter – Superykelstier</i>							
- Vedligehold og drift		50	100	200	200	550	
Afledte serviceudgifter i alt		100	300	750	750	1.900	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab		100	200	350	350	1.000	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		100	200	350	350	1.000	

Anlægsprojekterne forventes fysisk igangsat fra oktober 2016. De første projekter forventes ibrugtaget i 2016, og der vil ske en løbende ibrugtagning frem til december 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	75.000					
Budgetaftale 2013		2.000	53.500	19.500		
Overførselssagen 2012-2013		3.000	12.000	15.000		
Budgetaftale 2014			10.000	40.000		
Overførselssagen 2013-2014			3.000	2.500	6.500	
Budgetaftale 2015				11.700	41.900	21.400
Overførselssagen 2014-2015				1.300	1.200	100
Afsatte midler i alt	75.000	5.000	78.500	90.000	49.600	21.500



TM2c Mere og bedre cykelparkering

11. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Der er et stort efterslæb på etablering af cykelparkering i København, og ifølge det seneste Cykelregnskab er kun 33 % af københavnernes tilfredse med cykelparkeringsmulighederne generelt i byen. Dette understreges af, at der til byens 678.000 cykler i dag kun er ca. 51.000 offentlige cykelparkeringspladser. Prognoser i forbindelse med Optimeringsplan KBH 2025 viser samtidig en forventet stigning for cykeltrafikken på 27 % i 2025, hvilket vil øge presset på den nuværende cykelparkeringskapacitet.

En udbygning af cykelparkeringskapaciteten medfører et øget behov for at sammentænke de klassiske cykelstativer med andre byrumsmæssige anlægsprojekter, hvis der skal kunne etableres det nødvendige antal parkeringspladser fremover, samtidig med at centrale byrum forbliver attraktive og tilgængelige.

Indhold

Katalog for cykelparkering

Pladsen i byen er begrænset, og det er nødvendigt at fastholde rum med plads til byliv og respekt for den lokale egenart. Det er derfor ikke muligt at løse Københavns udfordring med cykelparkering alene ved at etablere klassisk cykelparkering i gadeplan. For at løse efterspørgslen de kommende år, er der derfor behov for større konkret viden om hvilke løsninger, der vil fungere i en københavnsk kontekst. Der er ligeledes behov for at lokalisere hvor i byen, det vil være muligt at etablere højklassede parkeringsanlæg, der matcher den store efterspørgsel særligt i Indre By.

Med højklassede menes ikke nødvendigvis højteknologiske løsninger. Løsningerne vil i høj grad baseres på erfaringer fra udlandet, hvor særligt Holland gennem en årrække har afprøvet forskellige løsninger med stor succes. Løsningerne, som benyttes i eksempelvis Holland og Japan, vil imidlertid kræve megen tilpasning eller videreudvikling for at kunne fungere i en københavnsk kontekst, hvor der skal være fokus på hurtig/høj tilgængelighed. Det bevirker, at der er et behov for grundige undersøgel-

ser og udvikling af løsninger, der kan indpasses i den eksisterende by. Undersøgelsen vil derfor foregå i dialog med interessenter og borgere samt eksperter.

Det ønskes desuden undersøgt, hvor det er muligt at etablere integreret cykelparkering, så det bliver en naturlig del af byrumsprojekter og andre anlægsprojekter. Integreret cykelparkering som eksempelvis på Ny Nørreport kan være adfærdspåvirkende og invitere til, at cyklerne placeres på bestemte steder, hvilket også kan sikre mere æstetiske løsninger. Gode eksempler på integreret cykelparkering er foran Christiansborg, Ny Nørreport, Guldberg Skole, Københavns Erhvervsakademi (KEA) på Nørrebro og Boligslangen i Ørestad.

Undersøgelsen vil resultere i et scenariekatalog over forskellige typer af løsninger med forskellige ambitionsniveauer, indledende foranalyser samt forslag til konkrete lokaliteter. Eksempler på lokaliteter, hvor der allerede er identificeret stort behov for større anlæg, er området omkring Nørreport, Højbro Plads, Østerport Station, Vesterport Station og Nordhavn. Området omkring Hovedbanegården behandles særskilt i forbindelse med midler afsat til Tietgensbro i budget 2015. Lokaliteter for integrerede løsninger kan for eksempel være ved de nye metroforpladser, skoler/institutioner, der står for renovering eller skal nybygges, og Basargrunden ved Nørrebro Station.

Cykelparkering ved større busstop

Der er opnået støtte fra den statslige ”Pulje til Supercykelstier og Cykelparkering” til projektet ”Cykelparkering ved større busstop”. Der ønskes derfor midler til Københavns Kommunes egenfinansiering af projektet.

Projektet vil forbedre kapaciteten og opgradere cykelparkeringsfaciliteterne med omkring 200-400 cykelparkeringspladser ved udvalgte busstoppesteder, for at gøre det attraktivt for pendlere at kombinere cyklen med bus. Projektet vil tage udgangspunkt i et pilotprojekt langs +Way-ruten i København og vil på baggrund af erfaringerne udvikle et mere generelt koncept, der vil kunne implementeres på andre udvalgte busstoppesteder i København.

Overordnede målsætninger og effekter

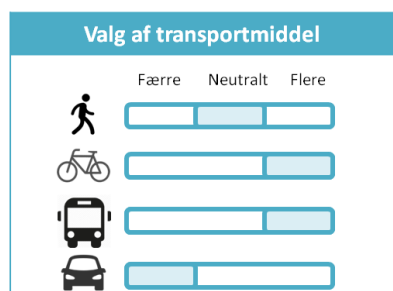
Indsatsen vil sikre, at den fremtidige indsats på cykelparkeringsområdet er baseret på grundig viden om hvilke løsninger, der mest hensigtsmæssigt vil kunne implementeres i en københavnsk kontekst. For udvalgte lokaliteter vil der samtidig forelægge foranalyser med anslået anlægsøkonomi. Dette vil betyde, at fremtidige budgetønsker i forbindelse med forhandlingerne om budget 2017 og 2018 vil være bedre kvalificeret, og afsatte midler kan udnyttes bedst muligt.

Etablering af nye samt opgradering af eksisterende cykelparkeringspladser vil medføre, at flere vælger at kombinere cykel og bus, færre cykler parkeres uhensigtsmæssigt i byrummet samt større tilfredshed med cykelparkeringsmulighederne ved busstoppestederne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Katalog for cykelparkering	- Bedre viden og optimeret udnyttelse af investeringer.
Cykelparkering ved større busstop	- 200-400 cykelparkeringspladser. - Flere vælger at kombinere cykel og bus. - Færre cykler parkeres uhensigtsmæssigt i byrummet. - Større tilfredshed med cykelparkeringsmulighederne ved busstoppestederne.
Beskæftigelseffekt (5,2 mio. kr.)	6,2 årsværk

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



Økonomi

Projektet har estimerede udgifter på i alt 5,2 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 og frem, da nye cykelstativer skal vedligeholdes. Derudover findes et provenutab på 0,06 mio. kr. årligt.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018
Mere og bedre cykelparkering	5.200	120	58
- Katalog over cykelparkering	4.000		
- Cykelparkering ved større busstop	1.200	120	58

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger

Risikovurdering

Københavns Kommunes arbejde med etablering af cykelparkering vil i høj grad være afhængig af samarbejde med eksempelvis Banedanmark og DSB. Arbejdet med at undersøge muligheder vil derfor kræve dialog med flere parter. Det vurderes dog, at der vil være interesse for samarbejde fra

de relevante parter. Projektet vurderes derfor til at være relativt ukomplikeret.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,2 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 og frem, da nye cykelstativer skal vedligeholdes. Derudover findes et provenutab på 0,06 mio. kr. årligt, som er baseret på bedste bud for behovet for nedlæggelse af parkeringspladser.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Katalog</i>							
Katalog over cykelparkering	200	2.000	1.800			4.000	500*
<i>Anlæg – Cykelparkering</i>							
- Projektering		200				200	
- Udførelse		100	800	100		1.000	
Anlægsudgifter i alt	200	2.300	2.600	100		5.200	500*
<i>Afledte serviceudgifter – Cykelparkering</i>							
- Vedligehold og drift			50	120	120	290	
Afledte serviceudgifter i alt		20	50	120	120	290	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab		20	58	58	58	194	
Afledt servicemåltalseffekt i alt		20	58	58	58	194	

Arbejdet med kataloget forventes igangsat i december 2015. Resultaterne vil foreligge i flere faser. Første del af kataloget forventes færdigt i august 2016 og kan dermed indgå i forhandlingerne om budget 2017. Anden del af kataloget forventes færdigt i august 2017 og kan dermed indgå i forhandlingerne om budget 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse - katalog

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	December 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

Etableringen af cykelparkeringspladser ved større busstop forventes igangsat i februar 2016 og vil ske i 2016-2017. Projektet evalueres i 2018.

Tabel 5. Tidsangivelse – cykelparkeringspladser ved større busstop

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	75.000					
Budgetaftale 2013		2.000	53.500	19.500		
Overførselssagen 2012-2013		3.000	12.000	15.000		
Budgetaftale 2014			10.000	40.000		
Overførselssagen 2013-2014			3.000	2.500	6.500	
Budgetaftale 2015				11.700	41.900	21.400
Overførselssagen 2014-2015				1.300	1.200	100
Afsatte midler i alt	75.000	5.000	78.500	90.000	49.600	21.500



TM2a3 Baggrundsnotat om Tagensvejkorridoren

11. august 2015

Baggrund

Cykeltrafikken i København forventes frem mod 2025 generelt at stige med 27 % og op til 46 % for enkelte centrale korridorer i byen. Der vil derfor være behov for at fremtidssikre cykelkapaciteten, hvis det fortsat skal være trygt at cykle i København. På denne baggrund er Teknik- og Miljøforvaltningen ved at få udarbejdet en plan for, hvordan kapaciteten kan optimeres.

Indhold

I begyndelsen af august 2015 færdiggøres Optimeringsplanen KBH 2025. Planen vil indeholde løsningsforslag til de udfordringer, der er i at forbedre cykelforholdene på seks stærkt befærdede korridorer i byen, samtidig med at der tages hensyn til byens behov som helhed. Derfor vil forslagene i optimeringsplanen også indeholde udgifter relateret til bedre byrum, begrønning og busfremkommelighed.

I forbindelse med budget 2016 foreslås Tagensvejkorridoren realiseret som den første korridor fra Optimeringsplanen. Dette skyldes primært muligheden for at koordinere indsatsen med et busfremkommelighedsprojekt på samme strækning, som kommunen har fået statslig støtte til at gennemføre (den kommunale egenfinansiering udestår). En koordineret helhedsorienteret løsning med fokus på både bus- og cykelfremkommelighed vil styrke korridorens samlede funktion.

Korridoren forløber på Tagensvej fra Frederiksborgvej til Nørre Allé og på Sølvgade fra Øster Søgade til Borgergade. I Optimeringsplanen er korridoren opdelt i fire delstrækninger. Der foreslås i forbindelse med budget 2016 afsat midler til en fuld realisering af delstrækning 2 og 3 (Tagensvej fra Rovinggade til Nørre Allé), idet der her vil være størst effekt for cyklister og størst synergieffekt med busfremkommelighedsprojektet. De yderste delstrækninger (1 og 4) består primært af omfattende byrumsløsninger og bortset fra punktindsatser på delstrækning 1 (Tagensvej fra Frederiksborgvej til Rovinggade) og forundersøgelse af delstrækning 4 (Sølvgade fra Øster Søgade til Borgergade) forventes den fulde realisering af disse strækninger først spillet ind i de kommende års budgetforhandlinger.

Konkrete indsatser på Tagensvejkorridoren i budget 2016

Den indsats, der ønskes midler til i budget 2016, forventes at indeholde følgende tiltag for i alt 50,0 mio. kr. i anlæg, hvoraf 33,0 mio. kr. er til cykeltiltag og 17,0 mio. kr. er til byrumstiltag:

- *Delstrækning 1. Tagensvej, Frederiksborgvej-Rovinggade*
Mindre punktindsatser for forbedrede cykelforhold i forbindelse med busfremkommelighedsprojekt, herunder fremrykkede stoppesteder.

- *Delstrækning 2. Tagensvej, Rovsinggade-Jagtvej*
 Fuld realisering af delstrækningen inklusiv udvidelse af cykelsti til 2,8 m, begrønning samt busprioritering.
- *Delstrækning 3. Tagensvej, Jagtvej-Nørre Allé*
 Fuld realisering af delstrækningen inklusiv forbedrede krydsningsmuligheder for cyklister og fodgængere, begrønning samt busprioritering.
- *Delstrækning 4. Sølvgade, Øster Søgade-Borgergade*
 Forundersøgelse af reversibel (vendbar) vognbane i Webersgade/Sølvgade samt af byrumsløsning mellem Sølvtorvet og Museumshaven. Forundersøgelsen er afgørende, eftersom der pt. ikke er konkrete danske erfaringer med reversible vognbaner, ligesom byrumsløsningen ved Parkmuseerne er af betydelig omfang og kompleksitet.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen forventes at øge kapaciteten for cykler på strækningen, og samtidig sikres forbedret fremkommelighed, komfort og sikkerhed for både cyklister, buspassagerer og fodgængere.

Cykelstierne er pt. visse steder under 2,2 m brede. En udvidelse til ensartet bredde på 2,8 m (minimumstandard for PLUSnettet) vil være afgørende for at fastholde den nuværende høje cykelandel samt sikre den forventede stigning i cykeltrafikken på 16-23 % i korridoren de kommende 10 år.

Den samlede byrumoplevelse vil også blive markant forbedret, idet træplantning, lokale pladsdannelser, grønne sideheller med mulighed for ophold og forbedrede krydsningsmuligheder vil gøre strækningen mere attraktiv og indbydende og vil binde vejen sammen med de omkringliggende byrum.

Indsatsen vil blive koordineret med Økonomiforvaltningens busfremkommelighedsprojekt på strækningen. Her indgår etablering af busbaner, fremrykkede busstoppesteder, gatingsignaler og ITS-løsninger samt opgradering af stoppesteder til +Way-standard ved større knudepunkter. Projektets formål er at optimere bussernes rejsetid og samtidig bevare muligheder for at skabe forbedrede forhold for cyklende og gående. Eftersom busfremkommelighed i forvejen er et centralt element i Optimeringsplanen, og projektet også inkluderer bedre forhold for cyklister og gående, vurderes koordineringen at komme begge projekter til gavn.

Konsekvenser for biltrafik

Projektet vil medføre, at der på delstrækning 2 (Tagensvej fra Rovsinggade til Jagtvej) skal reduceres fra fire til to kørebaner, hvilket kan medføre en mindre forringelse af fremkommelighed for biltrafikken (ifølge indledende beregninger 5-15 %). For at reducere fremkommeligheden mindst muligt kan der laves restriktioner for svingbevægelserne til side-

vejene, så svingende biler ikke blokerer trafikken. I forbindelse med etablering af metroforplads på Skjolds Plads er en reduktion til ét kørespor ud af byen allerede planlagt.

Antallet af parkeringspladser vil blive reduceret med op til 16 pladser uden for P-zonerne som følge af projektet.

Oversigt over økonomi

Den overordnede anlægsøkonomi Tagensvejkorridoren fremgår af tabel 1, hvor økonomien er opdelt i de tiltag, som ønskes finansieret med Cykelby for Alle i budget 2016, og for hele Optimeringsplanen. Driftsudgifter, som er forbundet med korridoren, fremgår ikke af tabellen.

Tabel 1. Overordnet økonomi

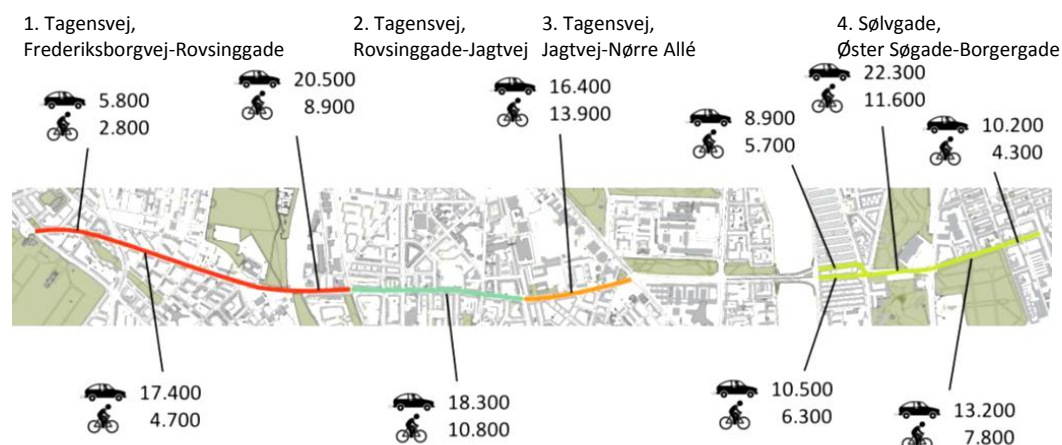
Tagensvejkorridoren, Delstrækning	Længde (m)	Tiltag i Cykelby for Alle (1.000 kr.)			Samlede tiltag i Optimeringsplan (1.000 kr.)		
		Trafik	Byrum	I alt	Trafik	Byrum	I alt
Frederiksborgvej-Rovsinggade	3.200	1.700		1.700	16.100	23.400	39.500
Rovsinggade-Jagtvej	1.700	19.900	7.600	27.500	19.900	7.600	27.500
Jagtvej-Nørre Allé	1.100	10.400	8.400	18.800	10.400	8.400	18.800
Øster Søgade-Borgergade	4.040	1.000	1.000	2.000	12.500	16.800	29.300
Anlægsudgifter i alt	10.040	33.000	17.000	50.000	58.900	56.200	115.100

Busfremkommelighedsprojektet har fået 18,0 mio. kr. i støtte fra Trafikstyrelsen og kræver minimum 50 % egenfinansiering. Egenfinansiering vil blive søgt i budget 2016 via et separat budgetnotat. Det er endnu ikke afklaret, hvor meget der søges om, da det oprindelige projektbudget var på i alt 50,0 mio. kr., men Trafikstyrelsen har kun tildelt 18,0 mio. kr. i stedet for de ansøgte 25,0 mio. kr.

Trafiktællinger for hele strækningen

Figur 1 viser årsdøgnstrafikken (ÅDT) for Tagensvejkorridoren i 2012. Samtidig spænder antallet af buspassagerer fra ca. 3.000 i begge retninger ved strækningens start i Bispebjerg til ca. 7.000 ved Sølvtorvet.

Figur 1. Trafiktælling, årsdøgnstrafik (ÅDT), 2012



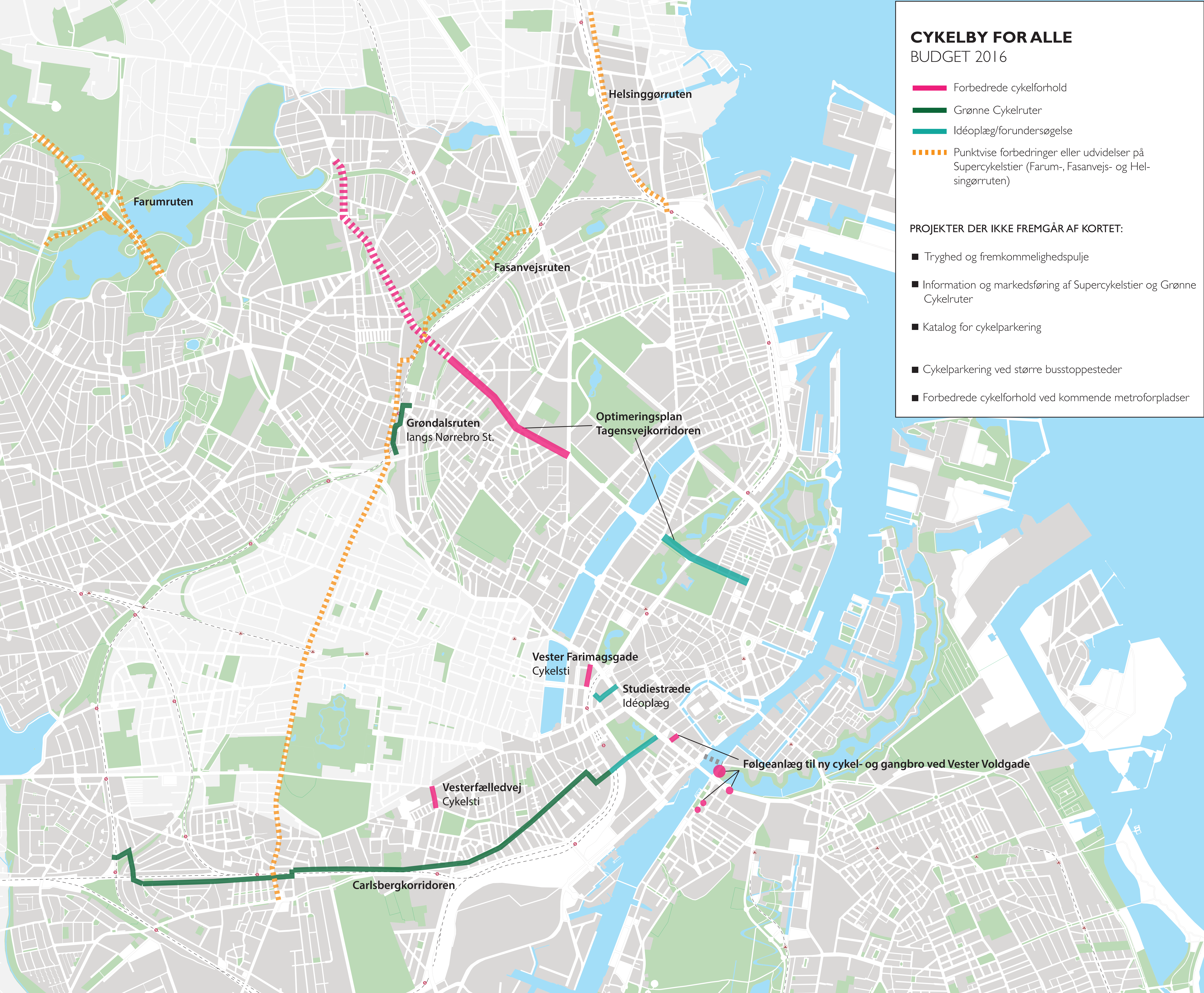
CYKELBY FOR ALLE

BUDGET 2016

- Forbedrede cykelforhold
- Grønne Cykelruter
- Idéoplæg/forundersøgelse
- Punktvisse forbedringer eller udvidelser på Supercykelstier (Farum-, Fasanvejs- og Helsingørruten)

PROJEKTER DER IKKE FREMGÅR AF KORTET:

- Tryghed og fremkommelighedspulje
- Information og markedsføring af Supercykelstier og Grønne Cykelruter
- Katalog for cykelparkering
- Cykelparkering ved større busstoppesteder
- Forbedrede cykelforhold ved kommende metroforpladser





TM49 Sikker skolevej over Ørestads Boulevard

5. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel

Amager Vest

Lokalitet/Adresse

Ørestads Boulevard

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet på baggrund af et ønske om at gøre det sikkert at krydse Ørestad Boulevard. Mange fodgængere og skolebørn krydser dagligt Ørestads Boulevard, når de skal til og fra boligbebyggelserne i Ørestad og Ørestad Skole. Ørestads Boulevard benyttes dagligt af 7.000 biler, og der ønskes derfor foranstaltninger, som kan gøre krydsningen af boulevarden sikker. Budgetnotatet er bestilt af Radikale Venstre.

Indhold

Budgetnotatet tager udgangspunkt i de trafikale problemer ved Ørestad Skole og skolevejen hertil. Stiforløbet henover Byparken forbinder Center Boulevard med Ørestads Boulevard, men stien er ikke skiltet og anvendes ureguleret af både cyklister og fodgængere som bl.a. adgangsvej til Ørestad Skole.

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet tre alternativer ved stiens udmunding hen over Ørestads Boulevard:

- 1. *Fodgængersignalanlæg*
- 2. *Lysmarkeret forgængerovergang*
- 3. *Fodgængerstøttepunkt*

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler løsningen med en lysmarkeret forgængerovergang (scenarie 2), da dette vurderes at give den største tryghed for de krydsende trafikanter uden at påvirke fremkommeligheden for trafikanterne på Ørestad Boulevard mærkbart.

1. *Fodgængersignalanlæg*

Et fritliggende moderne fodgængersignal vil være i stand til at registrere alle trafikanttyper - også fodgængere. Fodgængersignalanlægget skal placeres mellem de to signalregulerede kryds ved C.F. Møllers Allé og Arne Jacobsens Allé, og det vil være nødvendigt at forbinde de tre signaler for at opnå tilpasset fremkommelighed imellem dem. Dette vil dog betyde, at en krydsende fodgænger eller cyklist ikke får øjeblikkelig reaktion ved ankomst til signalet. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens erfaring, at dette nedbringer respekten for signalet både fra de krydsende trafikanter

og de bilister, der ofte oplever, at skulle holde for rødt, uden der er tværgående trafikanter.

Scenariet vil sandsynligvis udløse krav om kompensation fra Movia og muligvis kræve samtykke fra politiet, hvilket endnu ikke er afklaret. Under alle omstændigheder vil et lyssignal påvirke fremkommeligheden negativt for alle køretøjer. Der forudsættes derudover, at der ikke skal bygges væsentligt om på vejprofilet.

2. Lysmarkeret fodgængerovergang

En lysmarkeret fodgængerovergang skal ikke synkroniseres med de to øvrige signaler, men vil blot blinke gult. Forskning viser, at når der er ét kørespor i begge retninger, vil fodgængerfelter ikke påvirke sikkerheden - hverken positivt eller negativt. Der er dog ingen tvivl om, at fodgængerfelter generelt øger trygheden for fodgængere.

3. Fodgængerstøttepunkt

Et fodgængerstøttepunkt som f.eks. en midterhelle og eventuelt markeringer eller støttepunkter i vejsiden vil ikke have koordineringsproblemer med de to nærliggende kryds. Det forventes, at det ikke vil give forsinkelse for trafikanter på Ørestads Boulevard som fodgængersignalanlægget i scenarie 1.

De krydsende trafikanter vil ikke nyde samme beskyttelse som ved de to første scenarier og vil derfor blive pålagt en øget opmærksomhed ved krydsningen. Det er dog en opmærksomhed, der i sidste ende kan bidrage til at øge sikkerheden. Det vil kræve indgreb i den eksisterende pladsdannelse at foretage en forlægning og udvidelse af vejarealet.

Den overordnede risikovurdering for de tre scenarier er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Det er Københavns Kommunes målsætning, at skolebørn så vidt muligt er selvhjulpne, når de transporterer sig til skole og skoletilknyttede fritidsaktiviteter. Herigennem udvikles børnenes kompetencer til også som voksne at bevæge sig i en metropol af Københavns størrelse med de heraf følgende trafikale udfordringer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Fodgængersignalanlæg	- Øget tryghed for fodgængere. - Længere ventetid for bus og motorkøretøjer. - Bilister kan vente unødigt i yderperioder.
2. Lysmarkeret fodgængerovergang	- Øget tryghed for fodgængere (dog mindre end ved scenarie 1).
3. Fodgængerstøttepunkt	- Øget tryghed i forhold til eksisterende løsning (dog mindre end ved scenarie 1 og 2).
Beskæftigelseeffekt: - 1. Fodgængersignalanlæg (1,6 mio. kr.) - 2. Lysmarkeret fodgængerovergang (0,9 mio. kr.) - 3. Fodgængerstøttepunkt (0,8 mio. kr.)	1,9 årsværk 1,1 årsværk 1,0 årsværk

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

Økonomi

1. Fodgængersignalanlæg

Et fodgængersignalanlæg har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,6 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter på 0,01 mio. kr. i 2016 og 0,04 mio. kr. fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2016.

2. Lysmarkeret fodgængerovergang

En lysmarkeret fodgængerovergang har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,9 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter på 0,01 mio. kr. fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2016.

3. Fodgængerstøttepunkt

Et fodgængerstøttepunkt har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget i september 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
1. Fodgængersignalanlæg	1.600	40
2. Lysmarkeret fodgængerovergang	900	10
3. Fodgængerstøttepunkt	800	

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et forholdsvist ukompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. Anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 8 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Alle tre scenarier bygger på kendt teknologi, som kan iværksættes uden involvering fra andre forvaltninger. Scenarie 1 og 2 vil dog kræve involvering af eksterne signalrådgivere. Det kan ikke udelukkes, at alle tre projekter kan komme i berøring med nabomatriklen, der tilhører Metroselskabet. Dette giver sædvanligvis ikke problemer, men skal dog i givet

fald indarbejdes i tidsplanen. Det forudsættes samtidig, at der ikke skal bygges væsentligt om på vejprofilen. Hvis vejprofilen skal ændres som i scenarie 3, vil det fordyre projektet med 10-15 %.

Den afsluttende pladسدannelse ved Ørestads Boulevard er udført i samarbejde med Grundejerforeningen Ørestad Universitetskvarter. Det skal derfor undersøges, om der foreligger en aftale om brug og ændring af arealerne. Også dette kan påvirke tidsplanen og i værste fald udelukke ændring af pladsens geometri.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

1. Fodgængersignalanlæg

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,6 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2016 og 0,04 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til el og vedligehold.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		300				300	300*
- Udførelse		1.300				1.300	1.300*
Anlægsudgifter i alt		1.600				1.600	1.600*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		10	40	40	40	130	
Afledte serviceudgifter i alt		10	40	40	40	130	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2016 og ibrugtaget i november 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

2. Lysmarkeret fodgængerovergang

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,9 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til el og vedligehold.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		700				700	700*
- Udførelse		200				200	200*
Anlægsudgifter i alt		900				900	900*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			10	10	10	30	
Afledte serviceudgifter i alt			10	10	10	30	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2016 og ibrugtaget i august 2016.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2016

3. Fodgængerstøttepunkt

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2016.

Tabel 7. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg							
- Projektering		650				650	650*
- Udførelse		150				150	150*
Anlægsudgifter i alt		800				800	800*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2016 og ibrugtaget i september 2016.

Tabel 8. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2014 blev der afsat 3,2 mio. kr. til et sikker skolevej-projekt i Ørestad.

Tabel 9. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			3.200				
Afsatte midler i alt			3.200				



TMI Ia Aktivitetspark i Scandiagade (kommunal med-finansiering)



31. juli 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel

Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse

Scandiagade mellem Sydhavnsgade og Borgmester Christiansens Gade

Baggrund

Den ældre del af Sydhavnen fremstår nedslidt, og Scandiagade er i dag en uindbydende, øde og lukket gade, som primært benyttes af hundeluftere. Det er et udbredt og lokalt forankret ønske, at en del af Scandiagade mellem Sydhavnsgade og Borgmester Christiansens Gade omdannes til en aktivitetspark.

Anlægget ønskes gennemført samtidig med, at gaden omdannes til forsinkelses- og skybrudsgade med en kapacitet på minimum 1.500 m³. Såfremt der ikke bevilges kommunale anlægsmidler til byrumsforbedringer, gennemføres skybrudssikringen alligevel som rene skybrudsløsninger uden byrumsforbedringer.

Indhold

Budgetønsket er en del af udviklingsplanen for det udsatte byområde Vesterbro/Kgs. Enghave og omhandler en aktivitetspark i Scandiagade. Der ønskes etableret en aktivitetspark i Scandiagade, som skal samtænkes med, at Scandiagade er prioriteret som forsinkelses- og skybrudsvej med anlægsstart i 2016 (KV78 Scandiagade). Projektet skal bidrage til Københavns Kommunes målsætninger om at være en grøn by med høj livskvalitet, samt til skybrudssikring.

Scandiagade er en vigtig forbindelse mellem det gamle og det nye Sydhavnen. Scandiagade skal derfor gøres til en rekreativ attraktion for hele Sydhavnen og fungere som et naturligt grønt strøg til den kommende metrostation på Mozarts Plads. Aktivitetsparken skal åbne Scandiagade op imod bl.a. Aalborg Universitet København og have funktioner, der tiltrækker brugere fra det nye Sydhavn til kvarteret. Projektet skal ligeledes bidrage til at åbne området mod det tilgrænsende erhvervsområde, Industritrekanten, mellem Borgmester Christiansens Gade og Sydhavnsgade.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetnotatet understøtter Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder, hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for kommunens udsatte byområder. Omdannelsen af Scandiagade skal bidrage til øget livskvalitet, byliv og velfærd og har en lang række afledte effekter:

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Skybrudsplan	- Skybruds- og byrumsfunktioner samles i et anlægsprojekt. - Mindre risiko for oversvømmelse i forbindelse med skybrud.
Aktivitetspark	- Øget byliv og identitet i Sydhavnen. - Fysisk og visuelt løft af et byrum i en udsat del af København, der vil binde de nye og gamle dele af Sydhavnen sammen. - Øget biodiversitet og bedre naturoplevelse i området igennem naturlig beplantning i aktivitetsparken og lokal håndtering af regnvand. - Mulighed for at dyrke motion i nærmiljøet, der kan føre til bedre sundhed og øget fællesskab. Mozarts Plads lukkes i fem år under metrobyggeriet, hvor parken i Scandiagade kan give opholdsmulighed for pladSENS brugere i byggeperioden.
Borgerdialog	- Sydhavnens borgere involveres via Områdefornyelse Sydhavnen i alle faser i projektet og får dermed indflydelse på dets udformning. - Samarbejdet med AKB, øvrige borgere og erhverv i området vil give forøget medejerskab for både processen og den endelige park.
Beskæftigelseeffekt - Kommunal finansiering (7,1 mio. kr.) - Inklusiv medfinansiering (14,0 mio. kr.)	8,6 årsværk 16,8 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,0 mio. kr., hvoraf der ansøges om 7,1 mio. kr. i dette budgetnotat. Teknik- og Miljøforvaltningen og Boligselskabet AKB København har i fællesskab sikret delvis finansiering på i alt 7,8 mio. kr. inklusiv fondsmoms (0,9 mio. kr.) til etablering af aktivitetsparken i Scandiagade. Medfinansieringen kommer fra Områdefornyelsen (2,5 mio. kr.), Friluftsrådet (0,3 mio. kr.) og R98 Fonden (5,0 mio. kr.), såfremt der afsættes finansiering ved forhandlingerne om budget 2016. Fondsmomsen på 0,9 mio. kr. skal dækkes af de ansøgte midler.

Den kommunale medfinansiering af projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,1 mio. kr. inklusiv fondsmoms i perioden 2016-2017. Der skal, som en konsekvens af anlægsprojektet, tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Scandiagade	7.125	800

I forbindelse med skybrudstiltaget på Scandiagade har Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt møde med HOFOR og indsendt ansøgning til Forsyningssekretariatet. Der er søgt om en samlet bevilling på 10,0 mio. kr. til etablering af et kombineret forsinkelsesanlæg på overfladen og en rørløsning, der leder vandet under Sydhavnsvej og ud i havnen i forbindelse med anlæggelse af parken. Såfremt der ikke bevilges kommunale anlægskroner til byrumsforbedringer, gennemføres skybrudssikringen alligevel som rene skybrudsløsninger uden byrumsforbedringer.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der som følge heraf 15 % af anlægssummen til uforudsete udgifter, jf. anlægsanalysen og initiativer.

De væsentligste risici i projektet ligger i at få afklaret forholdene om klimasikring, eventuel bro over Sydhavnsgade samt overtagelse af arealer fra grundejerne, der tilkendegiver opbakning til projektet.

Det anbefales, at den planlagte bro over Sydhavnsgade koordineres med aktivitetsparken i Scandiagade for at skabe sammenhæng mellem de fysiske anlæg. Der er endnu ikke truffet beslutning om broen, men hvis der træffes en beslutning, skal aktivitetsparken tilpasses broforløbet. Aktivitetsparken kan medvirke til at tiltrække investorer og realisere planerne om broforbindelsen.

Scandiagade er en privat fællesvej. Ejerforholdene kan have betydning for projektets gennemførelse, da en eventuel overdragelse på nuværende tidspunkt ikke er afklaret. Projektområdet er opdelt, hvor Københavns Kommune ejer 2/3 af arealet, mens teglværket Wewers A/S ejer den resterende 1/3. Wewer har udtrykt støtte til projektet, og Københavns Kommune er aktuelt i gang med at afklare de juridiske procedurer for overdragelse af arealet.

Da R98 Fonden og Friluftsrådet kræver kommunal finansiering for at medfinansiere projektet, kan deres tilsagn først udbetales, når der er opnået kommunale finansiering. Der kan være risiko for at finansieringen bortfalder, hvis ikke den kommunale finansiering afsættes i forbindelse med budget 2016.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Den kommunale medfinansiering af projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,1 mio. kr. inklusive fondsmoms i perioden 2016-2017.

Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Den samlede anlægsudgift for aktivitetsparken er 14,0 mio. kr., heraf kan 7,8 mio. kr. finansieres på følgende måde: Områdefornyelsen bidrager med 2,5 mio. kr., R98 Fonden bidrager med 5,0 mio. kr. og Friluftsrådet bidrager med 0,3 mio. kr. Der skal dog fratrækkes fondsmoms på 17,5 % af midlerne fra de to fonde, hvorfor den reelle medfinansiering fra fonde og Områdefornyelsen er 6,9 mio. kr. Der ønskes derfor 7,1 mio. kr., som indeholder dækning af fondsmoms, så den samlede anlægsudgift på 14,0 mio. kr. er fuldt dækket. Projektets forberedelse frem mod frigivelse af anlægsbevillingen primo 2016 finansieres af Områdefornyelse Sydhavnens medfinansiering til projektet.

Udgifter til skybrudstiltaget, der finansieres via vandtaksterne, forventes at udgøre 10 mio. kr. til en kombineret overflade og rørløsning. Finansieringen vil ske gennem et medfinansieringsprojekt mellem Københavns Kommune og HOFOR.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Fondsmoms			900			900	
- Projektering		1.000	800			1.800	1.000*
- Udførelse			4.425			4.425	
Anlægsudgifter i alt		1.000	6.125			7.125	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				800	800	1.600	
Afledte serviceudgifter i alt				800	800	1.600	

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

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2016
Anlægsarbejdet forventes igangsat	Marts 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Henvisninger

Idéen til projektet kommer fra AKB København, der i samarbejde med Realdania i 2013 har udviklet en samlet projektplan for en aktivitetspark i Scandiagade, ”Bypark for sydhavnerne”:

http://www.kabbolig.dk/Files/Filer/Nyhedsbreve/KABnyt/Pr%C3%A6sentation%20Scandiagade%20A3_Komplet_lowres.pdf



TM42 Fremkommelighed i Bredgade

16. juni 2015



Baggrund

Bredgade er en del af Ring 2 og er stærkt belastet af trafik, hvilket især øger rejsetiden for bilisterne og generelt medfører gener for alle trafikanter. Fremkommeligheden i Bredgade ønskes derfor forbedret. Budgetnotatet er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget.

Indhold

Teknik- og Miljøudvalgets behandlede den 8. september 2014 medlemsforslaget "Ændring af højresvingsbane i Bredgade". Som opfølgning på mødet blev Teknik- og Miljøforvaltningen bedt om at fremskaffe yderligere oplysninger om sagen. Forvaltningen fremlagde derfor indstilling herom på mødet den 26. januar 2015. Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet at tilbagevise forvaltningens indstilling med henblik på udarbejdelse af budgetnotat for alternativer til brug for forhandlingerne om budget 2016.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på denne baggrund identificeret fem forskellige løsninger, der kan forbedre fremkommeligheden i Bredgade. Disse løsninger har forskellige effekter i forhold til rejsetidsforbedringer for biltrafikken:

Scenarie 1. Ensporet løsning

Ombygning af vejen til ét gennemkørende spor med signaloptimering, hvor rejsetiden forbedres med 71 sekunder. 31 af gadens nuværende 61 parkeringspladser nedlægges. Trafiksikkerheden opretholdes/forbedres, og byliv opretholdes/forbedres med løsningen.

Scenarie 2. Signaloptimering

Signaloptimering med den eksisterende vejudformning, hvor rejsetiden forbedres med 16 sekunder. Der foretages derfor ingen fysiske ombygninger af gaden, ligesom parkeringsmulighederne ikke påvirkes af løsningen.

Scenarie 3. Tosporet løsning

Kapaciteten i krydsene øges med kombineret ligeud- og svingbaner samt med to gennemkørende spor mellem krydsene. Rejsetiden forbedres med 106 sekunder, og alle gadens 61 parkeringspladser nedlægges. Trafiksikkerhed og byliv forringes med løsningen.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Bredgade

Scenarie 4. Kombineret løsning

Kombination af *Signaloptimering* (scenarie 2) og *Tosporet løsning* (scenarie 3) med to spor frem til Palægade og herefter ét spor. Rejsetiden forbedres med 2-14 sekunder, og 37 af gadens parkeringspladser nedlægges. Trafiksikkerhed og byliv forringes med løsningen.

Scenarie 5. Kombineret ligeud-/højresvingsbane

Signalløsningen for højresving ved Sankt Annæ Plads fjernes. Den eksisterende vejudformning bibeholdes, men det nuværende separate højrespor omdannes til kombineret ligeud-/højresvingsbane. Dette medfører, at rejsetiden forbedres med 86 sekunder. De eksisterende parkeringsmuligheder med myldretidsforbud påvirkes ikke, hvorimod trafiksikkerheden ved Sankt Annæ Plads forringes.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler *Ensporet løsning* (scenarie 1) ud fra en helhedsvurdering af fremkommelighed, trafiksikkerhed, byliv og parkeringsforhold.

Overordnede målsætninger og effekter

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet, afhængig af det valgte scenarie, går fra ukompliceret til kompliceret, se risikovurdering.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Scenarie 1. Ensporet løsning	- Nedsat rejsetid for bilister og busser. - Opretholdelse af trafiksikkerhed og byliv. - Nedlæggelse af 31 parkeringspladser.
Scenarie 2. Signaloptimering	- Nedsat rejsetid for bilister.
Scenarie 3. Tosporet løsning	- Nedsat rejsetid for bilister og busser. - Forringelse af trafiksikkerhed og byliv. - Nedlæggelse af 61 parkeringspladser.
Scenarie 4. Kombineret løsning	- Nedsat rejsetid for bilister og busser. - Forringelse af trafiksikkerheden. - Nedlæggelse af 37 parkeringspladser.
Scenarie 5. Kombineret ligeud/højresvingsbane	- Nedsat rejsetid for bilister og busser. - Forringelse af trafiksikkerheden.
Beskæftigelseseffekt: - Scenarie 1. Ensporet løsning (5,6 mio. kr.) - Scenarie 2. Signaloptimering (0,5 mio. kr.) - Scenarie 3. Tosporet løsning (2,3 mio. kr.) - Scenarie 4. Kombineret løsning (5,6 mio. kr.) - Scenarie 5. Kombineret ligeud-/højresvingsbane (0,8 mio. kr.)	6,7 årsværk 0,6 årsværk 2,7 årsværk 6,7 årsværk 0,9 årsværk

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

Økonomi

Scenarie 1. Ensporet løsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,6 mio. kr. i 2017. Der er et provenutab forbundet med projektet på 2,0 mio. kr. i 2017 og 2,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Scenarie 2. Signaloptimering

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2017. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Scenarie 3. Tosporet løsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,3 mio. kr. i 2017. Der er et provenutab forbundet med projektet på 4,0 mio. kr. i 2017 og 4,8 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Scenarie 4. Kombineret løsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,6 mio. kr. i 2017. Der er et provenutab forbundet med projektet på 3,0 mio. kr. i 2017 og 3,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Scenarie 5. Kombineret ligeud-/højresvingsbane

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2017. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledt servicemåltalseffekt)

(1.000 kr. – 2016p/1)	Anlæg 2015-2017	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018
Scenarie 1. Ensporet løsning	5.550	2.500
- Provenutab		2.500
Scenarie 2. Signaloptimering	465	
Scenarie 3. Tosporet løsning	2.250	4.800
- Provenutab		4.800
Scenarie 4. Kombineret løsning	5.550	3.000
- Provenutab		3.000
Scenarie 5. Kombineret ligeud-/højresvingsbane	775	

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering for *Signaloptimering* (scenarie 2), *Tosporet løsning* (scenarie 3) og *Kombineret ligeud-/højresvingsbane* (scenarie 5) er, at projekterne er ukomplicerede i forhold til økonomi. Der er derfor afsat 5 % til uforudsete udgifter.

Den overordnede risikovurdering for *Ensporet løsning* (scenarie 1) og *Kombineret løsning* (scenarie 4) er, at projekterne forventes at være komplicerede, da de kræver en større ombygning af gadens nuværende form. Der er derfor afsat 10 % til uforudsete udgifter.

De igangværende arbejder i Bredgade med Metro Cityringen og HO-FOR's fjernvarmekonvertering påvirker tidsplanen. Derfor vurderes etableringen af løsningerne først at kunne gennemføres i 2017. Dette kan også indvirke på projektets færdiggørelse, og derfor er den forventede ibrugtagning for løsningerne angivet til december 2017.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Ensporet løsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,6 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der er et provenutab forbundet med projektet på 2,0 mio. kr. i 2017 og 2,5 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Servicemåltalseffekten sker som følge af færre indtægter for betalingsparkering ved nedlæggelse af 31 parkeringspladser. Provenutabet er baseret på en reel vurdering af tabet af parkeringsindtægter ved nedlæggelse af parkeringsplader i Bredgade.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledt servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		600				600	600*
- Udførelse			4.950			4.950	4.950*
Anlægsudgifter i alt		600	4.950			5.550	5.550*
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab for p-pladser			2.000	2.500	2.500	7.000	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			2.000	2.500	2.500	7.000	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og ibrugtaget i december 2017. Anlægsprojektet kan ikke gennemføres i 2016 grundet igangværende arbejder i Bredgade med Metro Cityringen og HOFOR's fjernvarmekonvertering.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Scenario 2. Signaloptimering

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i perioden 2016-2017.

Tabel 5. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		150				150	150*
- Udførelse			315			315	315*
Anlægsudgifter i alt		150	315			465	465*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og ibrugtaget i december 2017. Anlægsprojektet kan ikke gennemføres i 2016 grundet igangværende arbejder i Bredgade med Metro Cityringen og HOFOR's fjernvarmekonvertering.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Scenario 3. Tosporet løsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,3 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der er et provenutab forbundet med projektet på 4,0 mio. kr. i 2017 og 4,8 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Servicemåltalseffekten sker som følge af færre indtægter for betalingsparkering ved nedlæggelse af 61 parkeringspladser. Provenutabet er baseret på en reel vurdering af tabet af parkeringsindtægter ved nedlæggelse af parkeringsplader i Bredgade.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledt servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		600				600	600*
- Udførelse			1.650			1.650	1.650*
Anlægsudgifter i alt		600	1.650			2.250	2.250*
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab for p-pladser			3.950	4.800	4.800	14.400	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			3.950	4.800	4.800	13.550	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og ibrugtaget i december 2017. Anlægsprojektet kan ikke gennemføres i 2016 grundet igangværende arbejder i Bredgade med Metro Cityringen og HOFOR's fjernvarmekonvertering.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Scenario 4. Kombineret løsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,6 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der er et provenutab forbundet med projektet på 3,0 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Servicemåltalseffekten sker som følge af færre indtægter for betalingsparkering ved nedlæggelse af 37 parkeringspladser. Provenutabet er baseret på en reel vurdering af tabet af parkeringsindtægter ved nedlæggelse af parkeringsplader i Bredgade.

Tabel 9. Anlægsudgifter og afledt servicemåltalseffekt

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		600				600	600*
- Udførelse			4.950			4.950	4.950*
Anlægsudgifter i alt		600	4.950			5.550	5.550*
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab for p-pladser			3.000	3.000	3.000	9.000	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			3.000	3.000	3.000	9.000	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og ibrugtaget i december 2017. Anlægsprojektet kan ikke gennemføres i 2016 grundet igangværende arbejder i Bredgade med Metro Cityringen og HOFOR's fjernvarmekonvertering.

Tabel 10. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Scenario 5. Kombineret legend-/bøjresvingsbane

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i perioden 2016-2017.

Tabel 11. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		200				200	200*
- Udførelse			525			525	525*
Anlægsudgifter i alt		200	525			775	775*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og ibrugtaget i november 2017. Anlægsprojektet kan ikke gennemføres i 2016 grundet igangværende arbejder i Bredgade med Metro Cityringen og HOFOR's fjernvarmekonvertering.

Tabel 12. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM46 To nye pladser i Grønnegadekvarteret

25. juni 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Ny Østergade/Hovedvagtsgade Ny Østergade/Grønnegade

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet på baggrund af et ønske om at etablere to nye pladser i Grønnegadekvarteret. I budget 2014 blev der bevilliget midler til at udarbejde et idékatalog for kvarteret, og med udgangspunkt i idékataloget blev der i overførselssagen 2014-2015 bevilliget midler til en ny plads ved Ny Østergade/St. Regnegade. På baggrund af idékataloget ønskes der anlagt yderligere to pladser i Grønnegadekvarteret ved henholdsvis Ny Østergade/Hovedvagtsgade og Ny Østergade/Grønnegade. Budgetnotatet er bestilt af Radikale Venstre.

Indhold

Intentionen er, at pladserne skal skabe sammenhæng i kvarteret og understøtte Grønnegadekvarterets særlige identitet som et kvarter med mange bymæssige kvaliteter for både handlende, erhvervsliv og beboere døgnet rundt. Ønsket om at anlægge pladser i Grønnegadekvarteret er fremkommet på baggrund af en grundig dialog med beboere, erhvervsdrivende, grundejere og brugere i kvarteret i forbindelse med udarbejdelsen af idékataloget. Det er tanken, at pladserne skal være med til at styrke Grønnegadekvarterets aktive by- og handelsliv. Der er i budget 2014 afsat midler til anlæg af de fem træer, som det er muligt at etablere i kvarteret. Træerne placeres i forbindelse med pladserne/krydsene i Ny Østergade.

Plads ved Ny Østergade/Hovedvagtsgade

Pladsen ønskes anlagt, hvor Hovedvagtsgade munder ud i Ny Østergade. Pladsen er særlig, idet vejene danner et T-kryds og betegnes som indgangen til kvarteret for de handlende, der kommer fra Strøget. Formålet med pladsen er at være opmærksomhedsskabende, således at fodgængere bliver opmærksomme på overgangen fra gågade til trafikeret vej, hvilket skal bidrage til at skabe større tryghed i trafikken. Pladsen skal ligeledes fungere som velkomst for gæster og skabe sammenhæng til den allerede eksisterende plads samt pladsen ved Ny Østergade/Grønnegade.

Plads ved Ny Østergade/Grønnegade

Hjørnet af Ny Østergade og Grønnegade fungerer i dag som kvarterets hjerte, men er ikke defineret som en egentlig plads. I krydset ønskes en

klart defineret plads anlagt, hvis belægning er bearbejdet således, at byrummet opleves sammenhængende på tværs af vejarealet. I forbindelse med pladsen skabes et kunstprojekt, som yderligere kan fremhæve Grønnegadekvarterets identitet. Et sådant kunstprojekt skal harmonere med belægningen og byrummet og understøtte kvarterets identitet.

De to nye pladser kan anlægges uafhængigt af hinanden, og ønsket er derfor skalerbart. Hvis der skal prioriteres mellem de to pladser, vil pladsen ved Ny Østergade/Grønnegade være den af pladserne, der vil give den største effekt i forhold til kvarterets sammenhængskraft.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Målet for pladserne er, at der skabes en overordnet sammenhæng mellem pladsernes udtryk og udformning samtidig med, at den enkelte plads tilpasses de konkrete brugs- og færdselsmæssige behov. Ny Østergade er rygraden i kvarteret i forhold til bevægelsesmønstre, og krydsene på denne gade har en særlig status som opholdsrum. Krydsene leder samtidig folk videre ind i kvarteret. Derfor ønskes hvert kryds udformet, så de danner en plads og en sammenhæng i forhold til hinanden, men hvor der samtidigt tages hensyn til de forskellige behov, der gør sig gældende, samt at pladserne fungerer trafikalt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Plads ved Ny Østergade/Hovedvagtsgade	- Pladsen vil skabe sammenhæng, lokal identitet og tryghed i forhold til skærpet fokus på trafikal overgang.
Plads ved Ny Østergade/Grønnegade	- Pladsen vil skabe sammenhæng og lokal identitet. - Kunstprojektet vil skabe en skærpet profil og lokal identitet.
Beskæftigelseseffekt (6,8 mio. kr.)	8,2 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 6,8 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter på 0,01 mio. kr. fra 2018 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
To nye pladser i Grønnegadekvarteret	6.825	10
- Plads ved Ny Østergade/Hovedvagtsgade	2.475	5
- Plads ved Ny Østergade/Grønnegade	4.350	5

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et ukompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projek-

tets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

De enkelte delprojekter i budgetønsket er vurderet til at være standardanlægsprojekter med de dertil hørende risici i forhold til tidsplan og økonomi. De fysiske aktiviteter planlægges således, at den lokale trafik kan afvikles uden væsentlige påvirkninger i anlægsperioden.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 6,8 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter på 0,01 mio. kr. fra 2018 og frem til vedligehold og drift. De øgede driftsudgift skyldes, at der er flere udgifter forbundet med at renholde og vedligeholde pladser, herunder at de nye pladser har flere byrumselementer inklusivt et kunstværk.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Ny Østergade/Hovedvagtsgade</i>							
- Projektering		300	300			600	300*
- Udførelse			1.875			1.875	
<i>Anlæg – Ny Østergade/Grønnegade</i>							
- Projektering		300	300			600	300*
- Udførelse			2.000			2.000	
- Kunstprojekt			1.750			1.750	
Anlægsudgifter i alt		600	6.225			6.825	600*
<i>Afledte serviceudgifter – Ny Østergade/Hovedvagtsgade</i>							
- Vedligehold og drift				5	5	10	
<i>Afledte serviceudgifter – Ny Østergade/Grønnegade</i>							
- Vedligehold og drift				5	5	10	
Afledte serviceudgifter i alt				10	10	20	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i december 2016 og ibrugtaget i juni 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2014 blev der afsat 1,5 mio. kr. til at udarbejde et idékatalog og gennemføre konkrete indsatser i Grønnegadekvarteret. Idékataloget blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget i august 2014. De konkrete indsatser omhandler bl.a. plantning af træer, en fortovsudbygning, anskaffelse af byinventar samt skiltning, som forventes ibrugtaget i 2015.

I overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 1,8 til at etablere en plads ved krydset Ny Østergade/St. Regnegade, som forventes ibrugtaget i december 2016.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			1.500				
Overførselssagen 2014-2015				1.800			
Afsatte midler i alt			1.500	1.800			

Henvisning

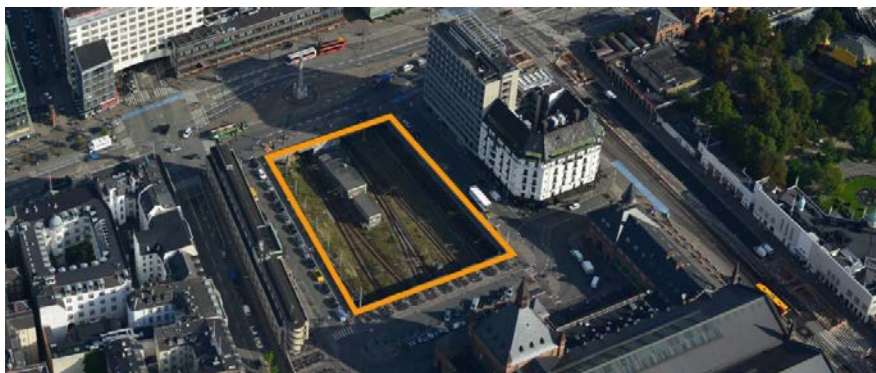
Idékatalog for Grønnegadekvarteret:

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/ec0a54c0-3309-4df1-a36d-9452a3de03a2/dcbfffb3-fa44-48f6-b0cc-9e642c560192/Attachments/11529229-11940166-1.PDF>



TM75 Forundersøgelse om nyt byrum over banegraven ved Københavns Hovedbanegård

25. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro

Lokalitet/Adresse
Banegrave mellem Københavns Hovedbanegård og Vesterbro Passage

Baggrund

Budgetønsket er bestilt af Radikale Venstre og omhandler en forundersøgelse, der skal undersøge mulighederne for at overdække banegravene mellem København Hovedbanegård og Vesterbro Passage. Ved at overdække banegravene skabes der mulighed for at udvikle og anlægge et nyt byrum på ca. 4.500 m², der bl.a. kan være med til at afhjælpe kapacitetsproblemerne for cykelparkeringen ved Københavns Hovedbanegård.

Indhold

Ejerforholdene for banegravene er komplicerede. Banedanmark ejer banegravene, mens DSB ejer byggeretten til luftrummet over sporene. Da det ikke er Københavns Kommune, der har byggeretten til banegravene, betyder det, at en eventuel økonomisk indtægt ved en bebyggelse på banegraven tilfalder DSB.

Forundersøgelsen vil afdække de anlægstekniske og jernbanerelaterede udfordringer og indeholde et bud på de samlede udgifter til at overdække banegraven og etablere et nyt byrum på arealet. Forundersøgelsen vil samtidig afklare, hvad banegraven har af udviklingspotentiale til gavn for København. Dermed vil forundersøgelsen illustrere hvilke funktioner, som byen har brug for på dette sted, med et særligt fokus på hvorledes byrummet kan være med til at afhjælpe kapacitetsproblemerne for cykelparkeringen omkring Københavns Hovedbanegård eventuelt i kombination med grønne overdækkede arealer.

Forundersøgelsen vil tage udgangspunkt i rapporten "Udvikling af banegravene i København" fra 2008 (se bilag 1), som er udarbejdet af Københavns Kommune med repræsentanter fra DSB og Banedanmark i forbindelse med arbejdet med Metropolzonen. Der foreligger ikke nogen forhåndsftale med DSB og Banedanmark omkring en forundersøgelse. En undersøgelse vil således være betinget af DSB's og Banedanmarks medvirken.

Borgerrepræsentationens besluttede den 20. august 2015 at omdisponere 0,8 mio. kr. – der tidligere var bevilliget til udarbejdelse af projektforslag til en udvidelse Tietgensbroen med ekstra cykelparkering – til en undersøgelse af mulighederne for etablering af cykelparkering i området omkring Hovedbanegården. Afsættes der i budget 2016 midler til en forundersøgelse af overdækningen af banegraven, vil undersøgelserne af muligheder for cykelparkering inkludere et alternativ, hvor det mulige nye areal over banegraven delvist anvendes til cykelparkering.

Forundersøgelsen forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2016, og resultatet af forundersøgelsen kan dermed danne baggrund for et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2017.

Den overordnede risikovurdering er, at forundersøgelsen er ukompliceret og ikke forbundet med nogen risiko, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Forundersøgelsen skal danne et robust grundlag for, at der kan træffes beslutning om en eventuel overdækning af banegraven. Banegraven er udpeget til at have et udviklingspotentiale i Metropolzonen, hvor målsætningen er at gøre Københavns centrum til et unikt storbyhjerne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forundersøgelse om overdækning og nyt byrum over banegraven indeholdende bl.a. grønne cykelparkeringssløsninger	- Afdække de anlægstekniske og jernbanerelaterede udfordringer og indeholde et bud på de samlede udgifter til et nyt byrum over banegraven. - Afklare udviklingspotentiale for banegraven bl.a. hvorledes kapacitetsproblemerne på cykelparkeringsområdet ved Københavns Hovedbanegård kan afhjælpes.
Beskæftigelseeffekt (1,0 mio. kr.)	1,2 årsværk

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

Økonomi

Forundersøgelsen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2015-2016 og forventes afsluttet i maj 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2016
Forundersøgelse om nyt byrum over banegraven ved Københavns Hovedbanegård	1.000

Risikovurdering

Forundersøgelsen er i sig selv ikke forbundet med nogen risiko og vurderes derfor at være ukompliceret. En eventuel overdækning af banegravene må imidlertid forventes at være forbundet med stor risiko og være meget kompliceret, hvilket forundersøgelsen vil afdække yderligere.

Ejerforholdene af banegraven er komplicerede. Banedanmark ejer banegravene, mens DSB ejer byggeretten til luftrummet over sporene. Derfor

er DSB og Banedanmark vigtige parter i projektet og skal inddrages i arbejdet med forundersøgelsen.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede udgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Tekniske undersøgelser	300	300				600	600*
- Skitseprojekt	100	300				400	400*
Anlægsudgifter i alt	400	600				1.000	1.000*

Forundersøgelsen forventes igangsat i november 2015 og afsluttet i maj 2016. Forundersøgelsen forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2016. Resultatet af forundersøgelsen kan dermed danne baggrund for et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Forundersøgelsen forventes igangsat	November 2015
Forundersøgelsen afsluttes	Maj 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat penge til projektet. I budget 2015 blev der imidlertid afsat 2,0 mio. kr. under ”Cykelby for Alle” til udarbejdelse af to projektforslag til en udvidelse af Tietgensbroen med ekstra cykelparkeringspladser som supplement til den 1:1 udskiftning af broen, som finansieres af Banedanmark.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Borgerrepræsentationen besluttede imidlertid den 20. august 2015 at afslutte arbejdet med udvikling af projektforslag til en udvidet broløsning med cykelparkering på Tietgensbroen. Samtidig besluttede Borgerrepræsentationen at omdisponere 0,8 mio. kr. af de tidligere afsatte midler til udarbejdelse af et scenariekatalog over mulighederne for etablering af cykelparkering i området omkring Hovedbanegården.

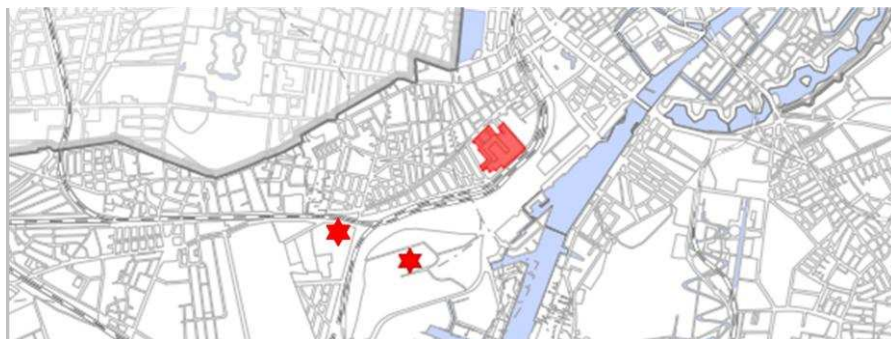
Bilag

Bilag 1. ”Udvikling af banegravene i København”, rapport udarbejdet af Københavns Kommune, DSB og Banedanmark, september 2008.



TM33 Etablering af kreativ zone omkring Copenhagen Skatepark, Lokomotivværkstedet og Kødbyen

7. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse
Copenhagen Skatepark, Lokomotivværkstedet, Den Hvide Kød

Baggrund

Budgetnotatet er udarbejdet på baggrund af et ønske om en projektering, en arkitektkonkurrence eller en helhedsplan for Copenhagen Skatepark, Lokomotivværkstedet og Kødbyen som en samlet kreativ zone – og eventuelt med cykelsti. Ønsket er fremkommet på baggrund af en dialog med de lokale interessenter i området. Budgetnotatet er bestilt af Radikale Venstre.

Indhold

Formålet med kreative zoner er at sikre områder, som på grund af deres karakter med typisk ældre erhvervsbebyggelse rummer økonomisk overkommelige og fleksible lejemaal og dermed er særligt attraktive for kreative erhverv. Den Hvide Kødby er én af kommuneplanens kreative zoner, mens Godsbaneterrænet, hvor Lokomotivværkstedet ligger, er udpeget som potentialeområde for kreative erhverv. På den anden side af Enghavevej ligger Copenhagen Skatepark sammen med KPH Københavns Projekthus, StreetMekka, AFUK og Bavnehøj Idrætsanlæg.

Der blev i 2014 gennemført en evaluering af de kreative zoner. Denne evaluering resulterede i et kommuneplantillæg for de kreative zoner, og planlægningen for de kreative zoner er videreført i Kommuneplan 2015.

Evalueringen peger på, at miljøet, herunder områdets fysiske karakter og tilstedeværelsen af andre kreative erhverv, samt grundejernes tilgang til de kreative erhverv, har betydning for udviklingen i de kreative zoner. Desuden spiller den kreative zones størrelse en vis rolle, dels fordi det er vigtigt at kunne indgå i et større kreativt miljø med andre iværksættere, dels fordi en kritisk masse er med til at tiltrække kunder og nye kreative erhverv.

Der foreslås derfor afsat 0,7 mio. kr. til at udarbejdelse af en plan for etablering af en samlet kreativ zone omkring Copenhagen Skatepark, Godsbaneterrænet og Den Hvide Kødby, således at der kan foreligge et politisk beslutningsgrundlag indeholdende de nødvendige planmæssige og fysiske tiltag medio 2016.

En plan for en samlet kreativ zone vil omfatte:

- En dialog med grundejere, brancher, lokaludvalg og andre relevante aktører i området om de lokale ønsker, idéer og interesser i nuværende og mulige fremtidige anvendelser af området.
- En undersøgelse af behov for investering i faciliteter, herunder gang- og cykelstiforbindelser samt muligheder for finansiering som grundlag for et større kreativt miljø, der kan tiltrække kunder og kreative erhverv.
- Udvikling af forslag til samarbejder og aktiviteter, der skridt for skridt kan skabe overgangen fra perspektivområde til en samlet kreativ zone.
- Udarbejdelse af et politisk beslutningsgrundlag, der beskriver de nødvendige planmæssige tiltag, såvel som de fysiske tiltag.

Planen skal forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2016, og konkrete tiltag på baggrund af planen kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

De største kreative brancher i København er reklame og design, mens kunst, arkitektur, film/video, radio/TV og edutainment alle har oplevet en stor vækst. De kreative erhvervs betydning for byen kan dog ikke reduceres til udelukkende at fokusere på omsætning og arbejdspladser. Værdien af de kreative erhverv består i lige så høj grad af at skabe innovative miljøer for viden og kultur og i at styrke Københavns image som en dynamisk metropol.

Den overordnede risikovurdering er, at planen ikke er forbundet med særlige risici.

Overordnede målsætninger og effekter

De kreative zoner udgør vigtige vækstmiljøer for virksomheder med en begrænset betalingsevne og tilbyder kreative virksomheder mulighed for at udvikle produkter, design og forretningsydelser i København. Samtidig er det en positiv sidegevinst, at de kreative virksomheder tilfører liv og dynamik i de bydele, hvor de er.

Evalueringen viste, at udviklingen i antallet af kreative virksomheder var steget i syv ud af 10 kreative zoner og i to af tre potentialeområder for kreative erhverv i perioden 2008-2013. Dette tyder på, at de kreative zoner tilbyder nogle rammer, som er attraktive for kreative iværksættere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Plan for rekreativ zone	<ul style="list-style-type: none">- Dialog med grundejere, brancheorganisationer, Vesterbro Lokaludvalg og andre relevante aktører.- Afdækning af behov for investering i faciliteter og eventuelle cykelstiforbindelser samt muligheder for finansiering.- Udvikling af forslag til aktiviteter i trinvis overgang fra perspektivområde/kreativ zone til samlet kreativ zone.
Beskæftigelseseffekt (0,7 mio. kr.)	0,8 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2016. Planen forventes afsluttet i juni 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016
Plan for rekreativ zone	700

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

Risikovurdering

Det vurderes, at planen ikke er forbundet med særlige risici, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Plan for rekreativ zone		700				700	700*
Anlægsudgifter i alt		700				700	700*

Planen forventes igangsat i januar 2016 og afsluttet i juni 2016. Planen og beslutningsgrundlaget forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2016, og tiltag på baggrund af planen kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

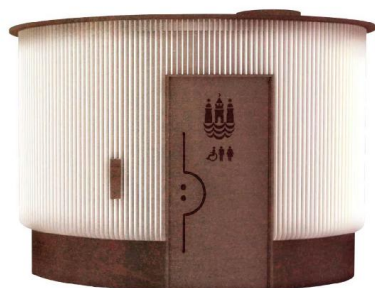
Evaluering af kreative zoner, Borgerrepræsentationens den 22. maj 2014.
<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/9595e35b-c280-425a-8b87-d1f289fa4e8a/00996743-a55d-4bbf-a247-1af4c94583e9/Attachments/10975690-11076516-6.PDF>

Forslag til kommuneplantillæg om kreative zoner, Borgerrepræsentationens den 22. maj 2014.
<http://www.kk.dk/edoc-agenda/14868/9595e35b-c280-425a-8b87-d1f289fa4e8a/a58b914a-04d8-40ab-8b7c-80e5a3376a67>



TM34a Flere toiletter uden opsyn

31. juli 2015



Baggrund

Adgang til toiletter i byen fylder meget i mange borgeres bevidsthed. Det giver borgerne tryghed, at de ved, det er muligt at komme på toilettet, uanset hvor i byen de befinder sig. Byens borgere og gæster opholder sig samtidig i højere grad i byrummet, og etableringen af toiletter er ikke fulgt med denne udvikling. Teknik- og Miljøforvaltningen modtager desuden løbende ønsker om flere offentlige toiletter i byen fra Handicaprådet, Ældrerådet, turistforeninger, lokaludvalg og borgere i almindelighed.

Indhold

Tåsinge Plads har gennemgået en renovering til Københavns første klimavenlige plads. Pladsen stod færdig i december 2014 og det forventes, at det nye byrum vil få flere til at opholde sig på og omkring pladsen.

Der ønskes derfor midler til at opsætte en toiletenhed med handicapvenligt toilet og pissoir på Tåsinge Plads. Københavns Kommune har i 2015 indgået kontrakt med en ny leverandør af handicapvenlige toiletter. Den nye model er mere klimavenlig og har grønt tag, opsamling af vand, der kan bruges i pissoir, samt LED-belysning.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret.

Overordnede målsætninger og effekter

Flere toiletter i byen skaber større tryghed for borgerne, når de færdes i byen. Flere toiletter bidrager også til, at byen fremstår renere og dermed mere indbydende at opholde sig i. Begge forhold øger livskvaliteten hos byens borgere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Flere toiletter uden opsyn	- Større nærhed til toiletter. - Renere og mere indbydende byrum.
Beskæftigelseseffekt (1,05 mio. kr.)	1,3 årsværk

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

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Tåsinge Plads

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,05 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2016 og 0,25 årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Toilet uden opsyn på Tåsinge Plads	1.050	250

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et relativt ukompliceret anlægsprojekt. Men da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Placeringer af denne type toiletter kræver forundersøgelser i forhold til ledningsarbejder, forsyningsmuligheder og eventuelle fredninger. Det bevirker en usikkerhed, der kan påvirke projektets tidsplan, økonomi og udførelse.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 1,05 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter på 0,15 mio. kr. i 2016 og 0,25 mio. kr. fra 2017 og frem. De årlige serviceudgifter til toiletter er steget i takt med, at alle Københavns Kommunes offentlige toiletter er blevet gjort gratis at bruge. Samtidig er der sket en væsentlig stigning i hærværk. Serviceudgifterne inkluderer også reparationer i forbindelse med slid samt vedligehold og drift.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Udførelse		1.050				1.050	1.050*
Anlægsudgifter i alt		1.050				1.050	1.050*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		150	250	250	250	900	
Afledte serviceudgifter i alt		150	250	250	250	900	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2016 og ibrugtaget senest i juni 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2014 blev der afsat 7,0 mio. kr. til opførsel af nye handicapvenlige toiletter uden opsyn i byen. De nye toiletter forventes opsat og i brug taget ultimo 2015.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			7.000				
Afsatte midler i alt			7.000				



27. august 2015

TM III Afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyr



Baggrund

I de seneste år har mange kommuner valgt at sænke byggesagsgebyrerne og dermed øge den andel, der finansieres over skatterne. 21 kommuner har valgt helt at afskaffe byggesagsgebyrerne blandt andet Odense, Helsingør, Viborg og Ballerup. I 2015 blev gebyrerne i Københavns Kommune på nogle sagstyper helt fjernet og på de resterende sagstyper generelt nedsat, så gebyrindtægterne set under ét blev halverede i forhold til 2014.

Indhold

Budgetønsket omhandler forslag om afskaffelse eller alternativt nedsættelse af byggesagsgebyrer på byggeansøgninger, som modtages efter 1. januar 2016.

En afskaffelse af byggesagsgebyrer vil koste 59,6 mio. kr. årligt i forhold til 2015. Dette budgetønske indeholder alternativer til en 100 % skattefinansiering, hvor timetaksten på byggesagsgebyrerne i 2016 nedsættes med forskellige procentsatser. Budgetønsket er derfor skalerbart.

En del sagstyper er allerede som følge af budgetaftalen for 2015 gjort gebyrfrie. Det drejer sig om lette byggesager, kollegie- og ungdomsboliger samt alment byggeri. Desuden opkræves der heller ikke gebyr for byggetilsyn. Det foreslås, at en eventuel yderligere gebyrnedsættelse på den del af sagerne som stadig gebyrfinansieres, sker ved at ændre på timetaksten efter nedenstående model:

1. Gebyrnedsættelse på 50 % af gebyrtaksten (29,8 mio. kr.) – forventet nedjustering af timepris på ca. 360 kr.
2. Gebyrnedsættelse på hele gebyrtaksten (59,6 mio. kr.) – intet gebyr

Modellen er skalerbar. Effekten på timeprisen er beregnet med udgangspunkt i en vurdering af et timeforbrug på 81.000 timer på byggesagsbehandlingen af sager, der opkræves efter timepris.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Lokalitet/Adresse

I 2015 opkræves 800 kr. pr. time i gebyr for byggesagsbehandling i de byggesager, der ikke er gebyrfrie. Medmindre byggesagsbehandlingen helt skattefinansieres, vil Teknik- og Miljøforvaltningen efter budgetforhandlingerne beregne taksten for 2016 og udarbejde en indstilling til endelig vedtagelse af taksten for byggesagsbehandling i 2016. I budgetaftalen for 2015 blev det aftalt, at der fra år til år skal foretages en konkret vurdering af de forventede udgifter til byggesagsbehandlingen. Timeprisen i 2016 forventes at være 600 kr.

Denne vurdering foretages på baggrund af den forventede udvikling i byggeaktiviteten, hvorved kommunens udgifter til byggesagsbehandlingen vil være efterspørgselsstyret. Der skal derfor årligt foretages en rammejustering. Vurderingen af de forventede udgifter til byggesagsbehandling i 2016 er beskrevet i et selvstændigt budgetnotat.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med afskaffelse eller alternativt nedsættelse af byggesagsgebyrer er at give borgere og erhvervsliv en ekstra tilskyndelse til at bygge i byen og dermed skabe vækst og arbejdspladser til de mange borgere, der i disse år vælger at flytte til byen. Dermed er budgetønsket med til at støtte op om Københavnerfortællingens vision om vækst i byen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyr ved ansøgninger modtaget efter 1. januar 2016	<ul style="list-style-type: none"> - Op til 0,5 % af de samlede byggeomkostninger fjernes, hvilket vil betyde flere byggeansøgninger og dermed vækst og arbejdspladser. - Erhvervslivet vil anse kommunen for mere erhvervsvenlig, og kommunen vil opnå en bedre placering i Dansk Industris analyse af de lokale erhvervsklimaer i de danske kommuner og i Dansk Byggeris analyse af den kommunale erhvervsvenlighed. - Gebyrfritagelse vil virke som et konkurrenceparameter for Københavns Kommune, når virksomhedsledere skal vælge placering for hele eller dele af deres virksomhed. - Boligbyggeriet vil blive billigere, hvilket vil have betydning for fortsat at kunne tiltrække borgere til København.

Økonomi

Budgetønsket har estimerede serviceudgifter på op til 59,6 mio. kr. om året fra 2016 og frem, afhængig af hvilket forslag der vælges. Der vil selv ved en 100 % skattefinansiering af byggesagsbehandlingen stadig genereres gebyrindtægter i 2016, da en del af de allerede indsendte byggeansøgninger før 1. januar 2016 stadig vil være gebyrbelagte.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter) Gebyrnedsættelse på taksten

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
Serviceudgifter					
2. Gebyrnedsættelse på 50 % af gebyrtaksten	29.810	29.810	29.810	29.810	119.238
4. Gebyrnedsættelse på hele gebyrtaksten	59.620	59.620	59.620	59.620	238.480

En gebyrnedsettelse på taksten vil gælde for alle gebyrbelagte byggesager modtaget i 2016. Det skyldes, at kommunen kun må opkræve én og samme timetakst for alle sagstyper. En fuld afskaffelse af byggesagsgebyret forventes at kunne medføre en administrativ besparelse.

Risikovurdering

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at der er risici forbundet med selve implementeringen af budgetønsket.

Der er en risiko for, at forvaltningen med en gebyrfritagelse vil modtage flere byggeansøgninger end normalt. Der er ligeledes en risiko for, at byggeansøgningerne med en gebyrfritagelse vil være mere mangelfulde. Det er de erfaringer, som Odense Kommune gjorde sig, da de i september 2013 besluttede at afskaffe byggesagsgebyrerne.

Afskaffelse af byggesagsgebyrer vil betyde færre omkostninger til tidsregistrering, gebyropkrævning, rykkerprocedure i Koncernservice og Opkrævningsenheden samt den del af klagesagsbehandlingen, der vedrører byggesagsgebyrer. Det kan ikke på nuværende tidspunkt konkretiseres, hvorvidt potentialet er større end det ekstra ressourceforbrug i forbindelse med en risiko for flere og dårligere byggeansøgninger nævnt ovenfor. Teknik- og Miljøforvaltningens forventninger til ressourcebehov i 2016 vil fremgå af et selvstændigt budgetnotat.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Budgetønsket har estimerede serviceudgifter på op til 59,6 mio. kr. om året fra 2016 og frem, afhængig af hvilket forslag der vælges. De økonomiske konsekvenser vil også være gældende efter overslagsårene.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
Serviceudgifter					
2. Gebyrnedsettelse på 50 % af gebyrtaksten	29.810	29.810	29.810	29.810	119.238
4. Gebyrnedsettelse på hele gebyrtaksten	59.620	59.620	59.620	59.620	238.480

Ændring af byggesagsgebyrerne vil gælde for alle modtagne, gebyrbelagte byggeansøgninger efter 1. januar 2016. Det vil samtidig sige, at ansøgninger modtaget før 1. januar 2016 vil blive opkrævet efter de gebyrregler, der var gældende på tidspunktet for modtagelse af byggeansøgningen.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Gebyrændringen forventes igangsat	Januar 2016

Tidligere afsatte midler

Der blev i budget 2015 afsat 42,4 mio. kr. fra 201 og frem til finansiering af en halvering af byggesagsgebyrerne set under ét i 2015 i forhold til 2014.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015							
- halvering af byggesagsgebyr				42.400	42.400	42.400	42.400
Afsatte midler i alt				42.400	42.400	42.400	42.400



ØK56 Effektivisering af administration af erhvervsaffaldsgebyr (rev 8. september)

01.09.2015

Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen indgik i 2010 en tillægsaftale med Koncernservice om fakturaudsendelse og -opfølgning af erhvervsaffaldsgebyrer til kommunens erhvervsdrivende. Ressourceforbruget forbundet med denne opgave viderefaktureres til virksomheder i kommunen. Der er potentiale for effektivisering af denne proces som vil lette administrationsgebyret for virksomheder i kommunen.

Indhold

Koncernservice modtager i 2015 5,0 mio. kr. for udsendelse og opfølgning vedrørende 30.000 fakturaer om erhvervsaffaldsgebyrer. Opkrævningen svarer til en enhedspris på 166 kr. pr. faktura og dækker dels arbejdet forbundet med udsendelse af de 30.000 fakturaer og dels opfølgning vedrørende 5.000-10.000 af disse.

Opkrævningen i 2015 er 0,4 mio. kr. lavere end i 2014, idet ressourceforbruget er reduceret med 0,1 mio. kr. som følge af digitalisering af udsendelserne og 0,3 mio. kr. pga. lavere omkostninger til beredskab vedr. opgaven.

I udsendelsen af fakturaer indgår validering af det modtagne afregningsdata fra Teknik- og Miljøforvaltningen, elektronisk udsendelse af fakturaer med følgebrev til offentlige virksomheder via EAN nr. og til virksomheder via eboks. I de tilfælde hvor virksomheden ikke har en e-boks, bliver fakturaen fremsendt som papirpost. Dette medfører omkostninger for 2,5 mio. kr.

I opfølgning på fakturaer indgår en række administrative processer forbundet med arbejdet, herunder kreditering/ændring af fakturaer, oprettelse af nye fakturaer foranlediget af delvis krediteringer, håndtering af indbetalinger, fremsendelse af forfaldslistes, oversendelse af forfaldne fakturaer. Dette medfører omkostninger for 2,5 mio. kr.

I forbindelse med afregningen for 2015 er det aftalt, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Koncernservice frem mod afregningen for 2016 skal revurdere det estimerede ressourceforbrug forbundet med opgaven.

Som følge af Samlingen af administrative opgaver, samt de deraf følgende driftsoptimerende tiltag og effektivisering af administrative processer i Koncernservice, kan ressourceforbruget til denne opgave nedbringes med 2 mio. kr. frem mod 2017. Dog vil de nye arbejdsgange kun kunne implementeres delvist i 2016, svarende til en reduktion på 0,8 mio. kr.

Reduktionen af de administrative ressourcer vil medføre en enhedspris på 140 kr. i 2016 faldende til 100 kr. i 2017 og frem for ressourceforbruget i Koncernservice forbundet med udsendelse og opfølgning på fakturaer vedr. erhvervsaffaldsgebyrer.

Eksekveringsparat?

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

Bydel

Hertil kommer yderligere omkostninger, som Teknik- og Miljøforvaltningen indregner i faktureringen af virksomhederne, men som ikke afholdes af Koncernservice. Koncernservice er ikke vidende om omfanget heraf og et eventuelt potentiale for effektivisering

Tabellen nedenfor viser de anslåede, årlige udgifter til fakturaudsendelse og -opfølgning i 2015 med den nuværende proces.

Tabel 1. Anslåede udgifter til opkrævning af erhvervsadministrationsgebyret i 2015

Aktivitet	Udgifter til opkrævning (mio. kr.)
Fakturaudsendelse i Koncernservice	2,7
Fakturaopfølgning i Koncernservice	2,5
Rykkerproceduren i Københavns Borgerservice*	1,0
Sagsbehandling i Teknik- og Miljøforvaltningen	2,0
I alt	8,2

Note: * Dette beløb afhænger af Københavns Borgerservices evne til at inddrive kravene, da Teknik- og Miljøforvaltningen kun indestår for de rykkergebyrer, der ikke betales af virksomhederne.

Erhvervsadministrationsgebyret skal dække kommunens udgifter til administration og udvikling af affaldsordningerne – ikke kun til selve opkrævningen af gebyret. Udgifterne til udsendelse af og opfølgning på fakturaer udgør kun en del af gebyret, og derfor vil en reduktion af udgifterne til denne del ikke medføre en tilsvarende procentvis reduktion i gebyret. Den effektiviserede proces i Koncernservice betyder derfor, at Teknik- og Miljøudvalget i 2016 vil kunne nedsætte erhvervsadministrationsgebyret fra 750,00 kr. til 723,33 kr. og i 2017 til 683,33 kr. Heraf er omkostningerne til selve administrationen af erhvervsaffaldet 476,66 kr., som ikke påvirkes af effektiviseringen i opkrævningen. Nedenfor fremgår udgifterne til opkrævning og det samlede gebyr i 2015-2017.

Tabel 2. Udgifter til opkrævning og erhvervsadministrationsgebyret i 2015-2017

	Udgifter til opkrævning (kr.)	Samlet gebyr (kr.)
2015	273,34	750,00
2016	246,67	723,33
2017	206,67	683,33

Fremadrettet skal der samtidig afdækkes, om der på andre områder er mulighed for at optimere processen, så erhvervsadministrationsgebyret kan nedsættes yderligere.

En eventuel effektivisering ved at udlicitere opgaven til tredjepart vil kræve en nærmere analyse.

Økonomi

Tabel 1. Reduktion af erhvervsaffaldsgebyrer

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019
- Lavere fakturering af virksomheder	-800	-2.000	-2.000	-2.000

Udgifter til overførsler mv.	-800	-2.000	-2.000	-2.000
------------------------------	------	--------	--------	--------

Risikovurdering

Nedbringelsen af ressourcerne i KS kræver et tæt samarbejde mellem KS og TMF i forhold til håndtering af data forbundet med udsendelsen af fakturaer.



TMI 17 Nedsættelse af affaldstakster

28. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Det Konservative Folkeparti har bestilt et budgetnotat om en treårig nedsættelse af affaldstaksterne på hhv. 150,0 og 250,0 mio. kr. med virkning fra 1. januar 2016.

Indhold

Forslag til takster på affaldsområdet i 2016 blev behandlet og vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 24. august 2015. Målet med de foreslåede takster, der fastholder niveauet fra 2015, er at undgå større udsving i taksterne, således at en eventuel takstnedsættelse først gennemføres i 2017, hvor den økonomiske sikkerhed for en permanent takstnedsættelse er større. De foreslåede takster forventes at betyde, at affaldsområdet oparbejder et overskud på sammenlagt 99,3 mio. kr. efter 2018.

Disse midler kan enten prioriteres til udviklingsprojekter eller til en generel takstnedsættelse på 99,3 mio. kr. samlet set over de næste tre år, uden at der vil ske ændringer i aktivitetsniveauet.

En nedsættelse på henholdsvis 150,0 og 250,0 mio. kr. vil kræve en reduktion i udgifterne på hhv. 50 mio. kr. og 150 mio. kr. i 2016-18, for at overholde 'hvile i sig selv'-princippet. Dette kan gøres ved at sænke det fastsatte serviceniveau i de kommende udbud, eller stoppe besluttede udviklingsprojekter i den vedtagne Ressource- og Affaldsplan. De endelige beløb skal dog tages med forbehold for resultatet af de kommende udbud.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at beslutninger om det fremtidige niveau af takster afventer afslutningen og evalueringen af Ressource- og Affaldsplanen i 2018. Såfremt målet i Ressource- og Affaldsplan 2018 ændres, skal der udarbejdes og vedtages en ny plan for affaldsområdet.

Det bemærkes, at konsekvenserne af en takstnedsættelse ikke er endeligt afklarede, og det vil derfor kræve yderligere kvalificering at kunne redegøre for konsekvenserne fuldt ud.

Indsamling og dele af behandlingen af affald udliciteres til private renovatorer via udbud. Det betyder, at udgifterne forbundet med dette er knyttet til kontrakter med en løbetid på minimum fem år. Udbuddene foretages for geografisk afgrænsede områder. Anden generation af udbuddene for de større og omkostningstunge indsamlingsordninger er i gang. De sidste afvikles inden længe, med kontraktstart den 1. maj 2016. Størstedelen af udgifterne til indsamling er således bundet i kontrakter i de næste fem til seks år, hvorfor det ikke vil være muligt at gennemføre yderligere besparelser før det. I forhold til behandling af affald er udgifterne domineret af forbrændingsafgifter til Amager Ressourcecenter og Vestforbrænding. Øvrig behandling er også bundet af kontrakter, med en restløbetid på mellem to og fire år.

En reduktion i udgifterne vil derfor skulle ske i de administrative og udviklingsrelaterede aktiviteter på affaldsområdet.

Overordnede målsætninger og effekter

En takstnedsættelse på hhv. 150,0 mio. kr. eller 250,0 mio. kr. over de kommende tre år vil medføre, at borgerne betaler mindre for affaldshåndtering. Med de nuværende takster betaler en gennemsnitlig husstand et samlet gebyr på 2.002 kr. i 2015.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer dog, at en nedsættelse af affaldstaksterne med de foreslåede beløb vil være behæftet med store økonomiske risici.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Nedsættelse af affaldstakster	<ul style="list-style-type: none"> - En nedsættelse af affaldstaksterne på 150 mio. kr. vil medføre en reduktion for en gennemsnitlig husstand med ca. 160 kr. i forhold til 2015. - En nedsættelse af affaldstaksterne på 250 mio. kr. vil medføre en reduktion i affaldstaksterne for en gennemsnitlig husstand med ca. 270 kr. i forhold til 2015. - Det vil ikke være muligt at overholde regeringens mål for genanvendelse.

Økonomi

Takstnedsættelsen på henholdsvis 150 mio. kr. eller 250 mio. kr. over de kommende tre år har ingen serviceudgifter, da affaldsområdet er en underlagt 'hvile i sig selv'-princippet, hvorved alle aktiviteter er takstfinansierede. Takstnedsættelserne vil dog kræve reducerede udgifter på bevillingen Affaldsområdet.

Tabel 2. Overordnet økonomi (overførsler m.v.)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
Nedsættelse af affaldstakster med 250 mio. kr.	-83.933	-83.233	-82.833		-250.000
- Forventet overskud efter 2018 med nuværende	-33.100	-33.100	-33.100		-99.300

aktivitetsniveau					
- Yderligere uspecificeret finansieringsbehov ved takstnedsættelse på 150 mio. kr.	-16.900	-16.900	-16.900		-50.700
- Yderligere uspecificeret finansieringsbehov ved takstnedsættelse på 250 mio. kr.	-33.333	-33.333	-33.333		-100.000

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at en takstnedsættelse på hhv. 150,0 mio. kr. eller 250,0 mio. kr. vil have store konsekvenser, både for økonomien, taksterne og miljøet. Såfremt taksterne nedsættes med virkning fra den 1. januar 2016 er der en risiko for væsentlige udsving i de enkelte takster i de kommende år, da 'hvile i sig selv'-princippet skal overholdes for hver enkelt affaldsordning. Derudover er der en øget risiko for et nyt underskud på affaldsområdets balance, såfremt reduktion i udgifterne ikke opnås. Ved udgangen af 2012 kunne der konstateres et underskud på affaldsområdet på 114,9 mio. kr., som efter 2015 forventes at være vendt til et overskud. Derudover vil en takstnedsættelse på 150,0 eller 250,0 mio. kr., som nævnt tidligere, hindre overholdelse af regeringens mål for genanvendelse og gå imod vedtagne strategier.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet vil betyde, at udgifterne på bevillingen Affaldsområdet skal nedjusteres med i alt -250,0 mio. kr. i perioden 2016-2018. Samtidig skal indtægterne på Affaldsområdet nedjusteres med 250,0 mio. kr. i perioden 2016-2018.

Tabel 3. Overførsler m.v.

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Takstfinansieret</i>					
- Forventet overskud efter 2018 med nuværende aktivitetsniveau	-33.100	-33.100	-33.100		-99.300
- Yderligere uspecificeret finansieringsbehov ved takstnedsættelse på 150 mio. kr.	-16.900	-16.900	-16.900		-50.700
- Yderligere uspecificeret finansieringsbehov ved takstnedsættelse på 250 mio. kr.	-33.333	-33.333	-33.333		-100.000
Takstfinansieret i alt	-83.333	-83.333	-83.333		-250.000

Taksterne nedsættes fra januar 2016

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016



31. juli 2015

TMI9d International besøgstjeneste



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen får årligt ca. 800 henvendelser, der udmønter sig i ca. 650 besøg fra udenlandske delegationer, som ønsker viden om København og de løsninger, der arbejdes med indenfor f.eks. klima og grøn mobilitet. Antallet af besøg været stigende, og forventningen er, at antallet vil fortsætte med at stige. For at håndtere de udenlandske delegationer blev der under Sharing Copenhagen etableret en besøgstjeneste i 2014, som allerede på nuværende tidspunkt i 2015 har varetaget mere end dobbelt så mange besøg som i 2014.

Indhold

Den internationale besøgstjeneste arbejder professionelt med at modtage udenlandske delegationer. Alle får besvaret deres henvendelser hurtigt og oplever ikke at blive sendt rundt i systemet. Besøgstjenesten har siden marts 2015 arbejdet tæt sammen med Copenhagen Capacity under Greater Copenhagen dagsordenen, og samarbejder om besøg under One Point Entry. Dette samarbejde styrker grøn vækst dagsordenen, da der knyttes virksomheder og andre eksterne partnere op på de besøgende delegationer og de dermed bliver en integreret del af besøgsprogrammet. Besøgstjenesten kan også lave en strømning af henvendelserne, der omfatter screening, koordinering, prioritering, effektivisering og øget uddelegering af de besøgende delegationer som henvender sig til Teknik- og Miljøforvaltningen/Københavns Kommune. Det er netop i screeningen af delegationerne, at besøgstjenesten kan sørge for at der bliver allokeret den rette tid og ressourcer på hvert besøg.

Overordnede målsætninger og effekter

Ambitionen er at arrangere bedre besøg, som kan udnytte vækstpotentialer ved udenlandske delegationers besøg. En fælles besøgstjeneste giver delegationer en ensartet og langt mere professionel opfattelse af København og sørger for, at alle henvendelser bliver svaret hurtigt og effektivt. Udover at styrke 'brandet' København internationalt og skabe mere værdi for byen, øger besøgstjenesten også eksponeringen i forhold til både turisme og tiltrækningen af grønne konferencer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fælles besøgstjeneste	- Øget grøn vækst og erhvervsturisme. - Øget professionalisering. - Optimeret ressourceforbrug.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 1,5 mio. kr. årligt i perioden 2016-2019. Projektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt
Fælles besøgstjeneste	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,5 mio. kr. årligt i perioden 2016-2018. Projektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- International besøgstjeneste	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000
Serviceudgifter i alt	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016

Tidligere afsatte midler

I budget 2014 er der i forbindelse med Sharing Copenhagen afsat midler til besøgshåndtering.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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



KF I Boldfælded ved Ørestad-Kalvebod Fælded (rev. 2. september 2015)

Baggrund

Ørestad er et byområde i udvikling, og antallet af indbyggere forventes at stige fra 10.000 til 20.000 i 2025. Dette vil give en øget efterspørgsel efter kultur- og fritidsfaciliteter. København er samtidig særligt udfordret på fodboldfaciliteter og ligger under niveauet for boldbaner pr. indbyggere i forhold til andre danske storbyer.

Indhold

Budgetønsket omhandler etablering af en boldfælded ved Ørestad/Kalvebod Fælded. Boldfældeden søges placeret mellem Kanonvej og Ørestad Syd, og der vil være mulighed for at opstregge boldfældeden og placere mobile fodboldmål. Med en boldfælded ved Ørestad skabes et nyt rekreativt tilbud nær byområdet, som tilgodeser både de organiserede og selvorganiserede brugere i lokalområdet.

Området er fredet og ejet af Naturstyrelsen. Ved etablering af boldfældeden vil Naturstyrelsen fortsat være ejer af området, som foreslås plejet af Teknik- og Miljøforvaltningen. Da boldfældeden skal integreres i et naturområde er det et krav fra Naturstyrelsen, at banerne hverken bliver drænet, sprøjtet eller gødet. Boldfældeden vil derfor have samme karakter som Damhus Engens boldbaner og være på linje med kommunens brugsplåner i parker og grønne områder. Græsarealet på boldfældeden vil derfor ikke være af samme standard som fodboldbanerne på byens idrætsanlæg. Der kan derfor forekomme perioder, hvor banernes stand ikke vil være egnet til boldspil, ligesom det også er gældende for byens andre brugsplåner.

Støttefunktioner som omklædningsfacilitet/depot vil blive søgt tilknyttet til kultur- og fritidsfaciliteter i Ørestad Syd.

Det er en forudsætning, at der udarbejdes en plan for udviklingen af hovedindgange fra Ørestad Syd til Naturpark Amager bl.a. ved Asger Jorn Allé og indgang syd for 8-tallet og Stævnen. Boldfældeden og dens mere præcise placering skal indgå i denne plan, der forventes udarbejdet i 2015/2016 i samarbejde med Naturstyrelsen.

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

Overordnede målsætninger og effekter

02.09.2015

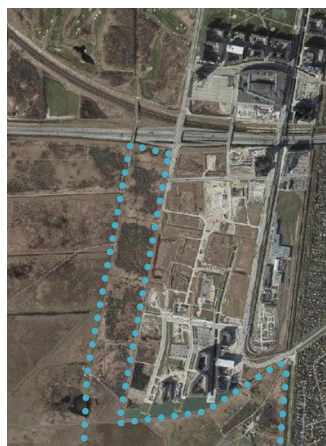
Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Edoc: 2015-0045676-59

Henvist af KFU 4.6.2015

Bydel
Amager Vest



Figur 1 – Boldfælded vil blive søgt etableret vest for Ørestad Syd

Boldfælleden vil give plads til flere og nye udendørs fritidsaktiviteter i Ørestad, ligesom det giver mulighed for, at nye foreninger kan opstå på baggrund af de nye rekreative udfoldelsesmuligheder. Ønsket vil samtidig bidrage til Københavnerfortællingen ved at skabe fritidstilbud, som kan højne livskvalitet og øge københavnernes velfærd.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Boldfælled ved Ørestad-Kalvebod Fælled	- Giver bedre fritidstilbud, som kan øge livskvalitet for københavnere. - Mulighed for at spille foreningsfodbold. - Nyt rekreativt område til at igangsætte nye foreninger.
Beskæftigelseseffekt (2,75 mio. kr.)	3,3 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,75 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,24 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Boldfælled ved Ørestad-Kalvebod Fælled	2.750	240

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være relativt kompliceret, hvor der afsættes 8 % af anlægssummen til uforudselige udgifter. Projektets usikkerheder ligger hovedsageligt i afklarende forhold omkring tilladelser og endelig form.

Der er en risiko i forhold til de faktiske jordbundsforhold og forureningsgraden af jorden, som kan påvirke projektets mulighed for gennemførelse. Dette vil en screening af jorden afdække.

Da banen ønskes placeret i et fredet naturområde, skal der søges om dispensation, og den ønskede boldfælled skal kunne indeholdes i fredningen. Det er erfaringen fra lignende projekter, at det kan tage op til ét år at få en afgørelse om dispensation fra Fredningsnævnet. I dialog med Naturstyrelsen skal det samtidig undersøges, hvilke nødvendige landskabelige og miljømæssige hensyn der skal tages for at etablere banen, herunder en screening for forurenede jord.

Endvidere vil der ske en borgerinddragelse, som vil kunne ske i forbindelse med Naturstyrelsens driftsplanlægning for området i 2016.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,75 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,24 mio. kr. årligt fra 2017.

Anlægsarbejdet for boldfælleden kan udføres af TMF, som også kan stå for driften. For at etablere boldfælleden skal der ryddes for træagtig vegetation, og større huller skal fyldes for at gøre området plant. TMF vurderer, at det vil koste 2,5 mio. kr. at etablere boldfælleden, hvis der skal etableres fire brugsplæner. Det forudsættes, at jorden på arealet ikke er forurennet. Der afsættes derfor 0,25 mio. kr. til screeningsprøver af jorden. Med planen om at etablere fire brugsplæner vurderer TMF, at driften for boldfælleden vil være 0,14 mio. kr. årligt.

Hertil kommer drift til boldspil, herunder mål og opkridtning, på 0,1 mio. kr. årligt for de fire baner. Den samlede drift af boldfælleden med boldbaner er 0,24 mio. kr. årlig. TMF er hørt om økonomien i anlægsprojektet.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg:							
-Projektering	250					250	*
- Etablering af boldfælled		1.250	1.250			2.500	
Anlægsudgifter i alt	250	1.250	1.250			2.750	
Afledte serviceudgifter:							
- Drift af boldfælled og boldspil			240	240	240	720	
Afledte serviceudgifter i alt			240	240	240	720	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2015 eller 2016 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juni 2017 og ibrugtaget i oktober 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Flere forvaltninger/udvalg

Anlægsmidlerne skal tilgå Teknik- og Miljøudvalget sammen med de afledte serviceudgifter til pleje og vedligeholdelse.

Tabel 5. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg	<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	Styringsområde	2015	2016	2017	2018	2019	I alt
- Teknik- og Miljøudvalget		Anlæg	250	1.250	1.250			2.750
- Teknik- og Miljøudvalget		Service			240	240	240	720
I alt			250	1.250	1.250	240	240	3.230

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM23a Byrumsforbedringer i skybrudsprojekter - Foranalyse for Strandboulevarden (rev. 4. september 2015)



Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede den 28. november 2013, at skybrudssikringen af Indre Østerbro skal gennemføres som en kombination af en løsning på overfladen af Strandboulevarden og et skybrudsrør under den. Den 30. april 2015 godkendte Borgerrepræsentationen, at 16 konkrete skybrudsprojekter, der kan projekteres eller påbegyndes i 2016, indarbejdes i en ansøgning til Forsyningssekretariatet. Strandboulevarden er et af de 16 projekter.

Indhold

Med afsæt i det overordnede koncept om en grøn fredeliggørelse af Strandboulevarden, som er fremlagt i projektet *Byrums- og parkeringsforbedringer på Strandboulevarden 2011* (se henvisninger), ønskes Strandboulevarden i hele dens længde omdannet til et grønt og blåt opholdsareal, der kan håndtere hverdagsregn og skybrud. Grundet projektområdets store udstrækning og kompleksiteten i at skulle forene skybrudssikring, byrum, trafik og parkering foreslås der en foranalyse af projektet. Foranalysen skal konkretisere muligheder og belyse udfordringerne i projektet samt indeholde en større borgerdialogindsats. På baggrund af foranalysen skal der kunne træffes politisk beslutning om konceptet for Strandboulevarden, herunder parkeringsforholdene, den samlede anlægsøkonomi og fordelingen af anlægsøkonomien mellem Københavns Kommune og HOFOR. Projektområdet fremgår af bilag 1.

Det foreslås, at der i foranalysen arbejdes frem mod en løsning, hvor vandet fra sidegaderne ledes til Strandboulevarden, hvor det opsamles i et grønt og blåt parkstrøg. Gaden skal være kvarterets offentlige samlingssted, hvor man mødes under træerne på tværs af karréerne, og hvor regnvandet er en integreret del af byrummet. Strandboulevarden skal fortsat fungere som bydels- og fordelingsgade og lede trafik i begge retninger på tværs af Østerbro. For at fremme den generelle cykelfremkommelighed, etableres der cykelstier i hele Strandboulevardens længde, og gaden skal have et sammenhængende og ensartet udtryk samt overholde kravene til tilgængelighed for alle.

4. september 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Strandboulevarden

Der er på Strandboulevarden ca. 360 eksisterende kantstens- og skråparkeringspladser, som alle ligger i blå parkeringszone. Pladserne er særligt om aftenen overbelagt. Da de konkrete skybrudstiltag kan være i konflikt med udformningen af parkeringspladser på overfladen, skal foranalysen afklare muligheder og konsekvenser af at kombinere skybrudssikring og parkering. Foranalysen skal bl.a. opstille forskellige scenarier for parkeringen, herunder løsninger hvor det nuværende antal parkeringspladser opretholdes.

I forhandlingerne om budget 2016 indgår budgetnotatet: *Underjordiske parkeringsanlæg, forventeligt på Østerbro, medfinansieret af parkeringsdeklarationer (TM8a)*. Notatet omhandler parkeringsanlæg med parkeringspladser, der øger antallet pladser på Østerbro. Såfremt der afsættes midler til forundersøgelse (scenarie 1) eller forundersøgelse og parkeringsanlæg (scenarie 2) vil forundersøgelsen skulle koordineres og samtænkes med foranalysen for Strandboulevarden.

HOFOR begynder i sommeren 2015 at afklare de hydrauliske rammer og krav for skybrudshåndteringen. Den hydrauliske løsning er afhængig af, hvad der kan lade sig gøre på terræn, og hvilke krav og ønsker Københavns Kommune har til Strandboulevarden i fremtiden. Derfor er det nødvendigt snarest muligt at igangsætte foranalysen, som skal kvalificere disse krav og ønsker.

Teknik- og Miljøudvalget præsenteres for resultaterne af foranalysen i august 2016, og foranalysen vil danne baggrund for et budgetnotat, der kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Den overordnede risikovurdering er, at foranalysen ikke i sig selv er forbundet med nogen risiko.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet vil understøtte målsætningerne i Metropolen for Mennesker om, at flere skal gå mere og blive længere, samt at der skal være mere byliv til alle. Med et færdigt anlægsprojekt vil en stor del af det indre Østerbro være skybrudssikret og leve op til målsætningerne i Skybrudsplan 2012.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Foranalyse og tekniske undersøgelser	- Afklare hvad der er teknisk muligt bl.a. i forhold til hydraulik, trafik, parkering og byrum.
Borgerdialog	- Borgerne høres, så de forstå de rammer og krav, der er sat for skybrudssikringen.
Beskæftigelseeffekt (1,5 mio. kr.)	1,8 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i perioden 2015-2016. Foranalysen forventes afsluttet i august 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2015-2016
Foranalyse Strandboulevarden	1.500
- Foranalyse og tekniske undersøgelser	1.000
- Borgerdialog	500

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

Risikovurdering

Der er ikke at være økonomisk risiko forbundet med foranalysen. Som følge af den megen koordinering med HOFOR samt afklaringen vedrørende særligt parkeringsområdet, der skal ske i løbet af foranalysen, er der en risiko for, at tidsplanen kan skride.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Foranalysen har samlede anlægsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Det samlede anlægsprojekt har tidligere være budgetteret til ca. 180 mio. kr., men med en stor usikkerhed i forhold til, hvad der kan finansieres af HOFOR. Foranalysen skal kvalificere den samlede anlægsøkonomi og fordelingen af udgifterne mellem HOFOR og Københavns Kommune.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Foranalyse og tekniske undersøgelser	100	900				1.000	1.000*
- Borgerdialog		500				500	500*
Anlægsudgifter i alt	100	1.400				1.500	1.500*

Foranalysen forventes igangsat i november 2015, og borgerdialogen forventes igangsat i maj 2016. Foranalysen forventes afsluttet i august 2016, hvor resultaterne forelægges Teknik- og Miljøudvalget af foranalysen i august 2016. Foranalysen vil danne baggrund for et budgetnotat, der kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Det vurderes, at særligt de tekniske undersøgelser er af sådan art og omfang på f.eks. parkeringsområdet, at resultatet af undersøgelserne bør kendes, inden borgerdialogen igangsættes. Da resultaterne af foranalysen skal danne baggrund for et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2017, forventes borgerdialogen at blive relativt kompakt og fokuseret på dialog mere end på egentlig inddragelse. Tidsplanen er koordineret med HOFOR's tidsplan for deres forundersøgelser, afklaring af løsninger og fremtidige anlægsprojekt.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Med indgåelsen af det tidligere parkeringsforlig blev der afsat 1,0 mio. kr. i 2012 til forundersøgelser af Strandboulevarden.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Forundersøgelser af Strandboulevarden ("Fornyet p-strategi 2009")		1.000					
Afsatte midler i alt		1.000					

Henvisninger

Borgerrepræsentationen vedtog den 30. april 2015, at 16 projekter kan projekteres eller påbegyndes i 2016 og dermed medfinansieres:

<http://www.kk.dk/edoc-agenda/19762/a485f8dc-63d3-4cd4-a167-8041ee8059fd/7cd7bfb5-afb7-42a9-9c83-73ff987f12b3>

Den konkretiserede skybrudsplan for Østerbro:

<http://www.kk.dk/artikel/k%C3%B8benhavn-skal-kl%C3%A6des-p%C3%A5-til-fremtidens-vej>

Borgerrepræsentationen besluttede den 28. november 2013 den overordnede metode for skybrudssikring på Østerbro:

<http://www.kk.dk/edoc-agenda/14693/2d0451bd-8963-48ab-a4ef-a326f2f2a8f0/10c5273a-b852-4a88-8e8f-628550eb1770>

Forundersøgelser af Strandboulevarden – Byrums og parkeringsforbedringer på Strandboulevarden:

<https://subsite.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/Parkering/Parkeringsstrategi/Skraaparkering/NyStrandboulevarden/ResultatAfforundersogelsen/~media/C36F4A98D3594E49AEA2C22947DB8324.ashx>

Dette budgetønske er i tråd med de rammer og den borgerdialog, der var, i forbindelse med det tidligere skitserede parkeringsprojekt. Da kommunens krav og ønsker til skybrudshåndtering er blevet langt mere detaljeret nu, end de var i 2011, og der i øvrigt vil skulle opstilles nye rammer for håndteringen af parkeringen, vil det kommende projekt dog ikke kunne blive en direkte afspejling af det tidligere.

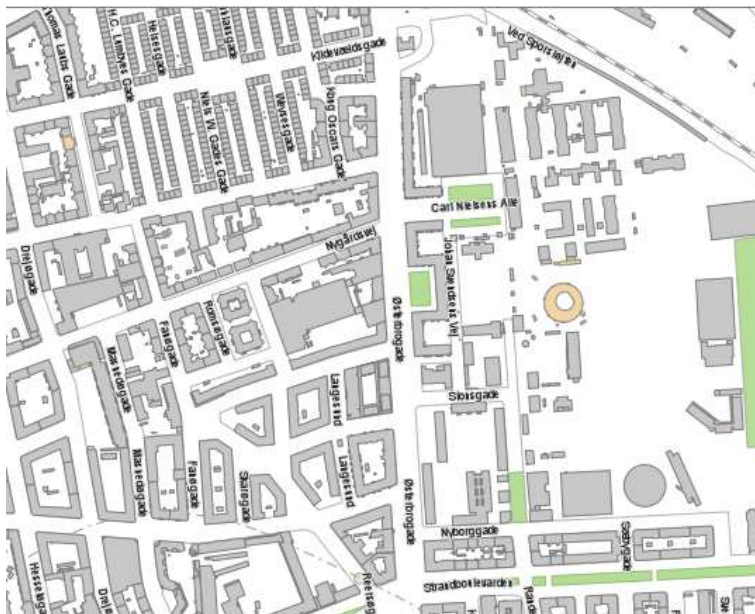
Bilag

Bilag 1. Kort over Strandboulevardens projektområde.



6. juli 2015

TM23b Byrumsforberinger i skybrudsprojekter - Foranalyse for Østerbrogade



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Østerbrogade

Baggrund

Skybrudsprojektet på Østerbrogade (jf. projekt OS9 i Konkretiseringen af skybrudsplanerne for Østerbro) består primært af en skybrudsledning under terræn, der skal anlægges af HOFOR. Skybrudsledningen vil løbe fra Kildevældsgade til Tåsingevej. Projektets hovedfunktion er at bortlede skybrudsvand fra Skt. Kjelds Kvarter og Østerbrogade til Kalkbrænderihavnen.

Indhold

Det nødvendige omfang og udstrækning af terrænprojektet kendes endnu ikke, da den endelige skybrudsløsning for området ikke er færdigudviklet. I forbindelse med skybrudsprojektet er Teknik- og Miljøforvaltningen i gang med at afklare projektet i forhold til udfordringer og bindinger for området.

Der ønskes derfor afsat midler til en foranalyse, som skal afdække rammerne for byrumsforbedringer, der kan anlægges i forbindelse med skybrudsprojektet. Det er tanken, at disse skal indeholde grønne elementer og steder til ophold.

HOFOR er i gang med at udvikle selve skybrudsprojektet og forventes at have en løsning ultimo 2015. HOFOR forventer at påbegynde anlægsarbejdet i efteråret 2016 og færdiggøre anlægsarbejderne i 2017-2018. HOFOR planlægger at udføre anlægsarbejderne således der graves mindst muligt på Østerbrogade. Det betyder at den mulige synergieffekt, der

kunne være i at koordinere et anlægsprojekt på overfladen også skal afklares nærmere.

Københavns Kommune er derfor i løbende dialog med HOFOR vedrørende projektet. Der arbejdes med en løsning, som indeholder mindre arbejder i terræn på udvalgte steder. Da projektet endnu ikke er færdigudviklet er den endelige anlægsøkonomi i forbindelse med den hydrauliske overfladeløsning ikke fastlagt.

Skybrudsprojektet finansieres via vandtaksterne, og ansøgningen om godkendelse heraf er indsendt til Forsyningssekretariatet. Der er søgt om medfinansiering på foreløbigt 10,0 mio. kr. til projektet. Umiddelbart lægges der i medfinansieringsprojektet primært op til terrænreguleringer og mindre LAR-løsninger (Lokal Afledning af Regnvand). Såfremt der ikke bevilges kommunale anlægskroner til byrumsforbedringer, gennemføres skybrudssikringen alligevel som rene skybrudsløsninger uden byrumsforbedringer.

Overordnede målsætninger og effekter

Foranalysen vil sikre et bedre grundlag for det endelige projekt for byrumsforbedringer på Østerbrogade. Foranalysen forventes afsluttet i sommeren 2016 med henblik på at det endelige projekt kan indgå i budgetforhandlingerne for budget 2017.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Foranalyse	- Afklare hvad der er teknisk muligt bl.a. i forhold til hydraulik, trafik, parkering og byrum. - Bedre grundlag for det endelige projekt.
Beskæftigelseseffekt (0,7 mio. kr.)	0,8 årsværk

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

Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på 0,7 mio. kr. i 2016. Foranalysen forventes afsluttet august 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016
Foranalyse for byrumsforbedringer	700

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

Risikovurdering

Der er ingen økonomisk risiko forbundet med foranalysen.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på 0,7 mio. kr. i 2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Foranalyse		700				700	700*
Anlægsudgifter i alt		700				700	700*

Foranalysen gennemføres i foråret 2016 og forventes afsluttet i sommeren 2016 med henblik på, at det endelige projekt kan indgå i budgetforhandlingerne for budget 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM23d Byrumsforbedringer i skybrudsprojekter - Ørnevej, Vibevej og Glentevej

3. juli 2015



Baggrund

Områdefornyelsen er i gang med at sikre gode byrum i det nedslidte Fuglekvarter. Københavns Kommunes skybrudsplan for området skal implementeres samtidigt. Der er derfor mulighed for at sikre gode byrum i synergi med de planlagte skybrudstiltag, som vil give en tiltrængt forbedring af hverdagslivet i Fuglekvarteret.

Indhold

Med dette budgetønske ønskes der afsat midler til en samlet projektpakke bestående af fire byrumsprojekter. Oplæggene til de gode byrum er udarbejdet i tæt dialog med lokalområdets borgere, brugere, skoler og interessenter, som har udtrykt stor tilfredshed og håb om, at hele eller dele af projekterne gennemføres.

Ved at tænke de fire eksisterende byrumsprojekter i projektpakken sammen, og anlægge dem i forlængelse af de planlagte skybrudstiltag, opnås der størst mulig synergi mellem byrummene. Dette er en oplagt mulighed for at færdiggøre opgraderingen af Fuglekvarteret Øst på én gang. Ved en samlet anlægsproces mindskes anlægsperioden, anlægsudgiften og generne for kvarterets beboere.

De fire byrumsprojekter er alle nedslag på de enkelte vejstrækninger, og kan oplagt kombineres med bortledning eller forsinkelse af regnvand.

Indsatsen omfatter følgende byrumsprojekter:

1. Grøn Ørnevej

Ørnevej er Fuglekvarterets primære bydelsgade, men er smal og opleves som utryk. Der ønskes derfor afsat midler til at sikre byrums- og trafikforbedringer i forbindelse med implementeringen af skybrudsplanen for Ørnevej. Et grønt forløb langs Ørnevej skal danne nye grønne hjørner med muligheder for ophold.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Ørnevej, Vibevej og Glentevej, 2400 København NV

2. Byrum på Vibevej

Byrummet på Vibevej skal fungere som et kulturelt og fysisk mødested på tværs af beboergrupper, virksomheder, børn og studerende. Især inddragelsen af Al-Huda skolens skolegård har betydning for den fremtidige brug af byrummet. Færdiggørelsen af det igangværende moskébyggeri, vil medføre øget trafik og parkering og dermed øget behov for at sikre gode og trygge forhold for de mange bløde trafikanter.

3. Byrum langs Glentevej

Der etableres skybrudsløsninger, som aktiverer et hidtil uudnyttet grønt potentiale langs Glentevej, hvor der skabes rum for ophold og fysisk udfoldelse.

4. Glenteparken

Forsinkelse af regnvand kan kombineres med et aktivt, grønt byrum i Glenteparken. Projektet er koordineret med det igangværende arbejde på idéoplæg for Nørrebro Stationsområde.

Synergi med skybrudsplanen

Som en integreret del af den overordnede skybrudsplan for 'Ladegårdsåen, Frederiksberg Øst og Vesterbro', skal Ørnevej, Vibevej, Glentevej og Nordre Fasanvej anlægges som skybrudsvej. På hjørnet af Ørnevej og Vibevej, og i Glenteparken, skal der anlægges to mindre forsinkelsespladser. Tilsammen danner de skybrudsplanen 'VEL42 Ørnevej-Glentevej-Nordre Fasanvej'. Udgifterne til den hydrauliske del af VEL42 er prissat til 38,8 mio. kr. og finansieres over HOFORs takstmidler.

VEL 42 er en del af de 16 projekter, som Borgerrepræsentationen d. 30. april 2015 har besluttet at inkludere i ansøgningen til forsyningssekretariatet.

Såfremt der ikke bevilges kommunale anlægskroner til byrumsforbedringer, gennemføres skybrudssikringen alligevel som rene skybrudsløsninger uden byrumsforbedringer.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Skybrudsplanen VEL42 Ørnevej-Glentevej-Nordre Fasanvej er baggrund for en samlet færdiggørelse af igangværende byrumsprojekter i Fuglekvarteret. Det skal sikre grønne områder, mere ophold, større tryghed, mangfoldighed og højere livskvalitet.

En samlet færdiggørelse af alle involverede byrum vil sikre et gennemgående og genkendeligt udtryk for byrummene i kvarteret. Generelt fokuseres der også på at hæve standarden af veje og fortovsarealer i Fuglekvarteret til Københavnerniveau. Igangsættelsen tager udgangspunkt i den kvarterplan for området, som Områdefornyelse Fuglekvarteret alle-

rede har udarbejdet i tæt dialog med beboere, brugere, skoler og erhvervslivet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Grøn Ørnevej	- 100 personer opholder sig på i byrummene i det grønne forløb om dagen.
Byrum på Vibevej	- 1.000 personer tager ophold i byrummet om dagen. - Flere personer benytter aktiviteterne i byrummet. - Flere personer oplever større tryghed. - Der er flere fodgængere og cyklister på Vibevej.
Byrum langs Glentevej	- 100 personer tager ophold i byrummet om dagen. - Flere bløde trafikanter oplever større tryghed.
Glenteparken	- 500 personer tager ophold i byrummet om dagen.
Beskæftigelseseffekt (26,6 mio. kr.)	31,9 årsværk

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

Økonomi

Den samlede projektpakke har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,6 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. årligt fra 2016 og frem med en stigende profil, se under de tekniske oplysninger for en uddybning. I skybrudsprojektet VEL42 er der ansøgt om en 100 % takstfinansiering af projektets hydrauliske anlæg.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Byrum i Fuglekvarteret	26.568	575
- Grøn Ørnevej	5.940	125
- Byrum på Vibevej	11.880	280
- Byrum langs Glentevej	1.944	50
- Glenteparken	6.804	120

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

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

Risikovurdering

Projekterne vurderes at være relativt ukomplicerede anlægsprojekter. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der, jf. anlægsanalysen og initiativer, som følge heraf 8 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Glentevej, samt en del af Ørnevej, er privat fællesvej. For to af de nævnte byrumsprojekter, Byrum på Vibevej og Byrum langs Glentevej, gælder det, at arealerne er delvist privatejet. Det betyder, at der skal indgås en tydelig aftale med grundejerne om projekternes udformning samt den efterfølgende drift, før projekterne kan igangsættes. For begge byrum er der allerede gennemført en indledende dialog med grundejerne, hvor projekterne er blevet præsenteret. Grundejerne har givet en foreløbig godkendelse af projektbeskrivelserne.

Skybrudsprojekter på private fællesveje forudsætter, at der kan indgås aftale mellem vejens ejere og HOFOR, eller at Københavns Kommune overtager vejen som en offentlig vej. Såfremt der indgås aftale mellem HOFOR og vejens ejere, kan der tidligst frigives takstmidler i 2017, hvilket kan få konsekvenser for projekternes tidsplan. De allerede igangsatte byrumsprojekter fortsætter på trods af udrulningen af skybrudsplanen, derfor søges der, uafhængigt af takstmidler, om midler i budget 2016.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Den samlede projektpakke har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,6 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2017, 0,4 mio. kr. i 2018 og 0,6 mio. kr. fra 2019 og frem til vedligehold af belægning og beplantning samt renovation og generel oprydning.

1. Grøn Ørnevej

Projektet på Ørnevej har estimerede anlægsudgifter på 5,9 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter fra 2018 og frem til vedligehold af belægning og beplantning samt renovation og generel oprydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	100	400	600	356		1.456	1.456*
- Udførelse			2.500	1.984		4.484	4.484*
Anlægsudgifter i alt	100	400	3.100	2.340		5.940	5.940*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				42	125	167	
Afledte serviceudgifter i alt				42	125	167	

Allerede afsatte midler i Kvarterplan 2013-2018: 1,4 mio. kr.

Anlægsprojektet forventes igangsat i august 2017 og ibrugtaget august 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2018

2. Byrum på Vibevej

Projektet på Vibevej har estimerede anlægsudgifter på 11,9 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter fra 2017 og frem til vedligehold af belægning og beplantning samt renovation og generel oprydning.

Tabel 5. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	480	1.000	1.786			3.266	3.266*
- Udførelse			7.514	1.100		8.614	8.614*
Anlægsudgifter i alt	480	1.000	9.300	1.100		11.880	11.880*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			117	280	280	677	
Afledte serviceudgifter i alt			117	280	280	677	

Anlægsprojektet forventes igangsat februar 2017 og ibrugtaget i marts 2018.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2018

3. Byrum langs Glentevej

Projektet på Glentevej har estimerede anlægsudgifter på 1,9 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter fra 2018 og frem til vedligehold af belægning og beplantning samt renovation og generel oprydning. Dette projekt er endnu ikke igangsat, men afventer frigivelsen af takstmidler i 2017.

Tabel 7. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		100	300	280		680	680*
- Udførelse				1.264		1.264	1.264*
Anlægsudgifter i alt		100	300	1.544		1.944	1.944*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				13	50	63	
Afledte serviceudgifter i alt				13	50	63	

Anlægsprojektet forventes igangsat i april 2018 og ibrugtaget oktober 2018.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2018

4. Glenteparken

Projektet i Glenteparken har estimerede anlægsudgifter på 6,8 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte serviceudgifter fra 2017 og frem til vedligehold af belægning og beplantning samt renovation og generel oprydning.

Tabel 9. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		756	975			1.731	1.731*
- Udførelse			5.073			5.073	5.073*
Anlægsudgifter i alt		756	6.048			6.804	6.804*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			60	120	120	300	
Afledte serviceudgifter i alt			60	120	120	300	

Anlægsprojektet forventes igangsat i marts 2017 og ibrugtaget i november 2017.

Tabel 10. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2017

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til tre af projekterne i kvarterplanen for Områdefornyelse Fuglekvarteret, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 7. februar 2013. Der er ikke tidligere afsat midler til Byrum langs Glentevej.

Tabel 11. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015
- Grøn Ørnevej			1.400		
- Byrum på Vibevej ¹			5.800		
- Lommepark – Glenteparken			600		
Afsatte midler i alt			7.800		

¹ Består af Kvarterplansprojekterne: Plads 14: 4 mio.kr; Ophold og leg på Al-Huda Skolens udearealer: 1 mio. kr.; Vibevej - et lege- og aktivitetsstrøg: 0,8 mio. kr.

Henvisninger

Kvarterplan for Områdefornyelse Fuglekvarteret 2013-2018:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1063_bmPMzgj7vS.pdf



TM23c Byrumsforbedringer i skybrudsprojekter - Carl Niensens Allé

6. juli 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Carl Niensens Allé

Baggrund

I forbindelse med skybrudsprojektet på Carl Niensens Allé ønskes det at give området et løft. Carl Niensens Allé er nedslidt, utidssvarende og uden mulighed for ophold. Samtidig fremstår Carl Niensens Allé utryk for gående og cyklister, da den trafikale situation er udefineret og dermed svært aflæselig.

Indhold

De byrumsmæssige ønsker for Carl Niensens Allé, sammentænker de rekreative tiltag med den hydrauliske løsning i området. Ved at sætte gang i de byrumsmæssige tiltag nu, kan synergien mellem de forskellige projekter udnyttes på bedst mulig vis.

Carl Niensens Allé indgår som et centralt element i skybrudssikringen af delopland Ydre Østerbro. Projektets hovedfunktion er at bortlede det skybrudsvand, som samles på Østerbrogade (jf. projekt OS9 i *Konkretiseringen af skybrudsplanerne for Østerbro*) og lede det videre til Kalkbrænderihavnen. Selve skybrudsprojektet på Carl Niensens Allé indeholder etablering af et bassin på pladsen. Bassinet vil sikre ekstra volumen til regn i ekstremssituationer. Formålet er at sikre bygningerne på grunden ved det gamle Øresundshospital mod oversvømmelser. Den endelige placering, udformning og overflade af bassinet er endnu ukendt, men det antages, at bassinet reetableres med muld og græs.

Såfremt det ønskes at bidrage til udviklingen af byrummet på Carl Niensens Allé, vil der i forbindelse med skybrudsprojektet kunne udvikles en sammenhængende grøn og rekreativ plads med fokus på bedre trafikale forhold og flere opholdsmuligheder.

De to eksisterende bunkeranlæg på pladsen vil delvist kunne fjernes, og der kan skabes en ny og bedre sammenhæng. Bassinet, der skal håndtere regnvandet, kan indarbejdes som en terrænregulering, som danner nye og spændende rum. Der kan etableres varierede grønne og attraktive opholdsmuligheder samt et ankomstområde til det gamle Øresundshospital og institutionerne der.

Desuden kan der laves en ny og bedre forbindelse for cyklister og gående hen over pladsen, hvilket vil højne sikkerheden for de mange personer, der dagligt har deres gang til de mange institutioner og fritidsaktiviteter i området omkring Gasværksgrunden og det gamle Øresundshospital.

Carl Niensens Allé består både af en Allé og en pladsdannelse. De to dele fremstår i dag meget opdelt og vil med dette projekt i højere grad blive sammentænkt. Dette gøres ved også at begrønne selve alléen, så der bliver en større grøn zone ved fortovet på begge sider af vejen. Disse grønne strækninger vil vise vejen ind i området fra Østerbrogade, og vil være med til at forsinke vandet på vej mod pladsen. Såfremt der ikke bevilges kommunale anlægskroner til byrumsforbedringer, gennemføres skybrudssikringen alligevel som rene skybrudsløsninger uden byrumsforbedringer.

Den overordnede risikovurdering er, at selve anlægsprojektet vil være kompliceret at udføre, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Den overordnede målsætning er at skabe maksimal synergi imellem det aktuelle skybrudsprojekt på Carl Niensens Allé og de ønskede byrumsforbedringer. Den ønskede forandring vil forbedre Carl Niensens Allé, med det mål at skabe trygge rammer for gående og cyklister samt rekreative områder til ophold m.v. Projektet lægger sig op ad bl.a. Københavns Kommunes Skybrudsplan og strategien for Grøn Klimatilpasning.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Skybrudsprojekt	<ul style="list-style-type: none"> - Skybruds- og pladsprojekt samlet i et anlægsprojekt. - Terrænregulering skal sikre spændende byrum og definere zoner på pladsen. - Mindre risiko for oversvømmelse i forbindelse med skybrud. - Øget naturpotentiale i området. - Etablering af forplads til Psykiatriens hovedbygning.
Sammentænkning med dampkonvertering	<ul style="list-style-type: none"> - Reetablering i forbindelse med igangværende HO-FOR-projekt på Carl Niensens Allé og Johan Svendsensvej.
Forbedring af trafikale forhold	<ul style="list-style-type: none"> - Bløde trafikanter oplever større tryghed. - Styrke Østerbros stiftforbindelser, bl.a. mellem Østerbrogade og Gasværksgrunden. Bedre kobling af området til Østerbrogade (Lokaludvalget ønsker byrum i nærhed til Østerbrogade).
Rekreative områder	<ul style="list-style-type: none"> - Flere mennesker tager ophold på pladsen. - Øget biodiversitet og bedre naturoplevelse i området. - Lokal forankring gennem samarbejde med Lokaludvalget og Miljøpunkt Østerbro. - Et nyt byrum på Østerbro.
Beskæftigelseseffekt (15,0 mio. kr.)	18,0 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,0 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem, se under de tekniske oplysninger for en uddybning. Projektet forventes ibrugtaget i ultimo 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Byrumsudvikling i skybrudsprojekter - Carl Nielsens Allé	15.000	300

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

Det forventes, at HOFOR bidrager til den hydrauliske løsning med 2,6 mio. kr. Den hydrauliske løsning indgår ikke i de estimerede anlægsudgifter, da HOFOR finansierer denne del.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at selve anlægsprojektet vil være kompliceret at udføre. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der 10 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Det der forbinder projektet med stor usikkerhed er, at den endelige skybrudsløsning for området ikke er færdigudviklet. HOFOR er i gang med at udvikle projektet og forventes at have et udkast til løsning ultimo 2015.

Carl Nielsens Allé har status af privat fællesvej, med Københavns Ejendomme som ejer. Bliver det politisk vedtaget at udvikle Carl Nielsens Allé ud over det rent klimatekniske, skal Teknik- og Miljøforvaltningen overtage grunden fra Københavns Ejendomme.

En væsentlig usikkerhed i forbindelse med projektet er, hvilke fremtidige krav, der stilles til trafik og parkering i forhold til situationen i dag. Dette vil Teknik- og Miljøforvaltningen komme med forslag til i forbindelse med fremlæggelse af endelig løsning.

Der er to bunker-anlæg på pladsen. Det skal undersøges om disse anlæg helt eller delvist kan nedlægges. I den forbindelse kendes anlæggenes udtrækning ikke endeligt, hvilket udgør en usikkerhed i forhold til projektets økonomi.

Projektområdet håndterer bl.a. overfladevand fra Østerbrogade. I den forbindelse vides det endnu ikke, til hvilket niveau vandet skal renses.

Foruden skybrudsprojektet på Carl Nielsens Allé skal der etableres et skybrudsprojekt på Østerbrogade. De to projekter ligger hydraulisk i forlængelse af hinanden og skal sammentænkes. HOFOR er i gang med at udvikle projektet og forventes at have et udkast til løsning ultimo 2015.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,0 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til drift af det nye grønne byrum.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		750	2.000	1.000		3.750	3.750*
- Anlæg				11.250		11.250	
Anlægsudgifter i alt		750	2.000	12.250		15.000	3.750*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift					300	300	
Afledte serviceudgifter i alt					300	300	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2018 og ibrugtaget i december 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til projektet.



16. juni 2015

TM53 Genopretning af vandkvalitet i søer og åer



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Københavns søer og åer har været udsat for overløb fra kloaksystemet gennem mange år, og der er derfor ophobet tykke sediment-/slamlag mange steder. Fjernelse af dette lag er en forudsætning for en god natur- og miljøtilstand som foreskrevet i EU's vandrammedirektiv og vil være en væsentlig forbedring af de rekreative muligheder i omgivelserne.

Indhold

Der ønskes midler til årligt at fjerne sediment fra søer og åer i perioden 2016-2019. Det vil ske fra de steder, hvor det er mest tiltrængt og hensigtsmæssigt for at opnå en god vandkvalitet. Sedimentet stammer fra mange årtiers forurening med spildevand, og Teknik- og Miljøforvaltningen har i mange år ønsket at få sedimentet fjernet, men det har tidligere været forbundet med betydelige udgifter. KMC Nordhavn har imidlertid åbnet for modtagelse af Københavns Kommunes søsedimenter, der ikke er rensningsegnete, i Nordhavnsdepotet. Det betyder, at en fjernelse af sediment fra byens søer og vandløb nu kan foretages for betydeligt færre udgifter, end det tidligere var muligt (ca. 1/4 af tidligere anslået pris).

Efter sedimentfjernelsen vil vandområderne blive genoprettet med eksempelvis udlægning af gydegrus, opfiskning og pleje af grøde for at sikre den gode natur- og vandkvalitet.

Genopretningen omhandler dels de nordlige vandområder med den østlige del af Nordkanalen, den nedre del af Søborghus Rende, den øvre del af Fæstningskanalen, flere områder i Utterslev Mose og Emdrup Sø. Dels parksøer som Ørstedsparkens sø, Kildevældssøen, Østre Anlægs sø, Kastelsgraven og Kastrup Forts voldgrav. Rækkefølgen vurderes endeligt ud fra fortløbende undersøgelser af sedimentmængder og adgangsforhold.

Projekterne er i overensstemmelse med Københavns Kommunes vandhandleplan, der forventes vedtaget i Borgerrepræsentationen inden udgangen af oktober 2015.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med ønsket er at genoprette vandkvaliteten i søer og åer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af nordlige vandområder og parksøer	- Forudsætning for at god vandkvalitet kan opnås og at Københavns Kommune derved kan leve op til EU's vandrammedirektiv.
Beskæftigelseseffekt (6,0 mio. kr.)	7,2 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes gennemført løbende frem til december 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Genopretning af vandkvalitet i søer og åer	6.000	50
<i>Nordlige vandområder</i>	<i>3.000</i>	<i>25</i>
<i>Parksøer</i>	<i>3.000</i>	<i>25</i>

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projekterne er relativt ukomplicerede i forhold til både tid og økonomi, hvorfor der ikke er afsat midler til uforudsete udgifter. Dette skyldes, at Teknik- og Miljøforvaltningen i 2013 og 2014 på forsøgsbasis har afprøvet konceptet i samarbejde med KMC Nordhavn. Den største udfordring for projekterne vurderes derfor at være adgangsforholdene til nogle af områderne.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til grødeskæring og pleje af vandløbene.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Nordlige vandområder</i>							
- Sedimentfjernelse		1.000	1.000	1.000		3.000	3.000*
<i>Anlæg – Parksøer</i>							
- Sedimentfjernelse		500	500	500	1.500	3.000	3.000*
Anlægsudgifter i alt		1.500	1.500	1.500	1.500	6.000	6.000*
<i>Afledte serviceudgifter – Nordlige vandomr.</i>							
- Grødeskæring og pleje			25	25	25	75	
<i>Afledte serviceudgifter – Parksøer</i>							
- Grødeskæring og pleje			25	25	25	75	
Afledte serviceudgifter i alt			50	50	50	150	

Projekterne forventes fysisk igangsat i januar 2016 og gennemføres løbende frem til december 2019. Opgaven er fordelt over fire år, da det er en speciel opgave, der kræver udstyr og kompetencer, som kun findes i begrænset omfang.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2016
Forventet afslutningstidspunkt	December 2019

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til sedimentfjernelse.



TM39 Helhedsplan Utterslev Mose (2,0 mio. kr.) (rev 9. september 2015)



8. september 2015

Eksekveringsparat?

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

Bydel

Brønshøj/Husum og Bispebjerg

Lokalitet/Adresse

Utterslev Mose

Baggrund

Bispebjerg og Brønshøj-Husum lokaludvalg har lavet et oplæg til udarbejdelse af en helhedsplan for Utterslev Mose. På baggrund af dette blev der i budget 2015 givet 0,5 mio. kr. til at skabe overblik over de eksisterende planer for området, lave forundersøgelser samt præcisere de relevante emner at arbejde videre med. Desuden er oplægget blevet yderligere kvalificeret i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen. Der er således kun lavet forarbejde til helhedsplanen, og den egentlige plan er endnu ikke udarbejdet. Budgetønsket består dels af udarbejdelsen af en helhedsplan, samt muligheden for at afsætte midler til en projektpulje, som kan igangsættes samtidig med udarbejdelsen af helhedsplanen eller efterfølgende på baggrund af den færdige helhedsplan. Budgetnotatet er bestilt af Socialistisk Folkeparti.

Indhold

Der ønskes derfor midler til udarbejdelse af helhedsplanen og til projektpuljen. Helhedsplanen vil blive udarbejdet med udgangspunkt i følgende fire overordnede målsætninger:

1. Utterslev Mose for hele byen
2. Utterslev Moses grønne partnerskaber
3. Utterslev Mose passer på naturen
4. Utterslev Mose som levende eksperimentarium

For at sikre, at alle projekter og indsatser forankres lokalt, er det vigtigt, at borgere og naboer tager ejerskab. Dette kræver en længere periode med fokuseret borgerinddragelse, så der kan dannes et solidt og ambitiøst vidensgrundlag, både i Teknik- og Miljøforvaltningen og blandt de lokale brugere og interessenter. Der er allerede igangsat vidensindsamling om brugerne i form af tællinger, spørgeundersøgelser og interviews. Dette arbejde forventes afsluttet oktober 2015.

Budgetønsket indeholder ligeledes en række aktiviteter, som skal bidrage til at underbygge grundlaget for den færdige helhedsplan. Derfor er der afsat en pulje til projekter – både udviklingsprojekter og fysiske projekter. Denne helhedsplan fokuserer i høj grad på, at udviklingen sker i tæt

samarbejde med både byens borgere og de medarbejdere, der står for den daglige drift.

De konkrete initiativer er:

Borger- og interessentinddragelse

Der afholdes borgermøder, følgegrupper, arrangementer m.m. med fokus på at engagere brugerne samt indhente viden og idéer. Utterslev Mose er et sted med mange engagerede naboer og det er vigtigt, at deres engagement tages alvorligt og indarbejdes.

Biodiversitet

Der skal indsamles viden om biodiversiteten i Utterslev Mose herunder registreringer af f.eks. fugle og flagermus samt viden om naturtyper.

Grøn frivillighed

Undervisning i naturpleje og biodiversitet til nye og eksisterende frivillige samt driftsmedarbejdere.

Opsamling og idékatalog

De mange idéer og erfaringer beskrives i et idékatalog, hvor de fysiske projekter vil fremstå konkrete og realiserbare. Der skal bruges landskabsarkitekter til at udarbejde skitseforslag til de fysiske elementer, der skal placeres i området, da det er vigtigt, at det sker i harmoni med natur og landskab. Herudover skal der laves en opsamling, som formidler hele processen i helhedsplanen samt hvad, der konkret efterfølgende kan søges midler til i budgetforhandlinger og/eller hos fonde.

Pulje til borger- og udviklingsprojekter

Pulje til opstart af mindre projekter, der kan i gang sættes mens helhedsplanen er i gang. F.eks. naturvejledning for skoleklasser/institutioner i en periode, arrangementer i mosen med fokus på natur og dyreliv, inventar til leg/ophold osv. Desuden kan der gennemføres forsøg og opsamles erfaringer med f.eks. inventar til affald, belysning, drift, renhold m.v.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet ikke er forbundet med nogen risiko.

Overordnede målsætninger og effekter

I København er der pres på de grønne områder som følge af det stigende antal borgere. Utterslev Moses kvalitet skal højnes, så der kan modtages flere besøgende. Området kan desuden bruges som social løftestang for de udsatte boligområder i nærheden, f.eks. Tingbjerg, Bispeparken m.fl.

Utterslev Mose er ét af de steder i København, hvor der er flest aktive frivillige. De frivillige er med til at sikre ejerskab og formidle de mange oplevelser, der er i mosen. Som en del af det forberedende arbejde igangsættes tællinger og brugerinterviews for at få et billede af, hvor meget og hvordan Utterslev Mose bruges i dag. Dette kan være en stor hjælp i det

videre arbejde med helhedsplanen, og man vil efter en årrække kunne gentage undersøgelsen og dermed få et klart billede af effekten.

Københavns Kommune har allerede igangsat tiltag, der skal sikre, at mosen kan opnå ”god økologisk tilstand” inden 2027 jf. EU’s vandrammedirektiv. Helhedsplanen skal støtte dette arbejde ved bl.a. at formidle viden til borgerne om processen og om, hvordan de selv aktivt kan hjælpe til med at holde vandet rent.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Borger- og interessentinddragelse	- Sikre lokalt aktivt ejerskab i udarbejdelsen af den færdige helhedsplan.
Biodiversitet	- Vidensgrundlag, der kan bruges til at beskytte, planlægge og udvikle et naturområde.
Grøn frivillighed	- Ved at inddrage de frivillige skabes der ejerskab til projekterne fremover. - Der skabes et godt samarbejde med kommunens driftsmedarbejdere.
Opsamling og idékatalog	- Idéerne opsamles og konkretiseres, så borgerne kan se, hvad deres input benyttes til. - Kvalificeret grundlag til at søge eksternt finansiering.
Pulje til borger- og udviklingsprojekter	- De lokale borgeres idéer til området kan afprøves, og det lokale engagement opretholdes. - Sikre at der kan igangsættes mindre projekter, mens helhedsplanen er i gang. F.eks. naturvejledning for skoleklasser/institutioner i en periode, arrangementer i mosen med fokus på natur og dyreliv, inventar til leg/ophold m.v. - Målrettet drift i Utterslev Mose, der tager hensyn til ønsker og målsætninger i helhedsplanen. - Erfaringsgrundlag for Teknik- og Miljøforvaltningens arbejde med mere målrettet og effektiv drift.
Beskæftigelseseffekt (2,0 mio. kr.)	2,4 årsværk

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

Økonomi

Projektet har samlede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Når den færdige helhedsplan foreligger, kan der med udgangspunkt i denne søges om midler til de beskrevne anlægsprojekter i kommende budgetforhandlinger. Helhedsplanen forventes færdig i december 2016 og vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget umiddelbart herefter.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2017
Helhedsplan for Utterslev Mose	2.000

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være nogen risiko forbundet med projektet, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2016-2017.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Borger- og interessentinddragelse		200				200	200*
- Biodiversitet		200				200	200*
- Grøn frivillighed		200				200	200*
- Opsamling og idékatalog		100				100	100*
- Pulje til borger- og udviklingsprojekter		500	500			1.000	1.000*
- Projektledelse		150	150			300	300*
Anlægsudgifter i alt		1.350	650			2.000	2.000*

Projektet forventes igangsat i januar 2016 og forventes løbende ibrugtaget frem til december 2017. Helhedsplanen forventes færdig i december 2016 og vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget umiddelbart herefter. Når helhedsplanen er udarbejdet, vil der være projekter og forløb, som stadig kører. Det gælder f.eks. de forsøgsprojekter, der laves i samarbejde med borgere og frivillige. Efter december 2017 vil der blive foretaget en evaluering af de forsøgsprojekter og tiltag, der har været i perioden.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til december 2017

Tidligere afsatte midler

Der blev i budget 2014 afsat 0,5 mio. kr. til arbejdet med en helhedsplan for Utterslev Mose.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			500				
Afsatte midler i alt			500				



TM3 I Bydækkende kemibarselscaféer

5. august 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Miljøpunkt Østerbro har i en årrække afholdt barselscaféer på Østerbro, om hvordan man minimerer babyers eksponering for sundhedsskadelige stoffer i hverdagen. På barselscaféerne får de nybagte forældre gode råd og konkrete værktøjer til enkle forholdsregler, som bedst beskytter babyen og resten af familien mod allergifremkaldende og hormonforstyrrende stoffer i hverdagen. Barselscaféerne har været meget velbesøgte, og på den baggrund ønsker Radikale Venstre at få undersøgt, hvad det vil koste at gøre kemibarselscaféerne bydækkende.

Indhold

Det bydækkende koncept for kemibarselscaféer tager udgangspunkt i konceptet for Østerbro. Det betyder, at hvor Miljøpunkt Østerbro i samarbejde med APA (Aftenskole for Psykomotorik og Afspændingspædagogik) og Designcaféen i Haraldsgade har afholdt otte arrangementer i 2014, vil et bydækkende koncept skulle indeholde 60-80 arrangementer årligt på tværs af de københavnske bydele. I gennemsnit har ca. 30 nybagte forældre deltaget i caféerne, hvilket betyder, at det bydækkende koncept vil kunne nå op til 2.400 nybagte forældre årligt. Dermed kan ca. 25 % af forældrene til en årgang kunne nås med den beskrevne indsats.

Overordnede målsætninger og effekter

Målet er årligt at give op til 2.400 nybagte forældre viden til, at kunne træffe kvalificerede valg for at minimere babyers eksponering for sundhedsskadelige stoffer i hverdagen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kemibarselscaféer	- Babyer og øvrig families eksponering for sundhedsskadelige stoffer minimeres.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,87 mio. kr. i perioden 2016-2019. Projektet forventes igangsat januar 2016 og afsluttet i december 2019. Udgifterne er primært løn til organisering, forberedelse og afholdelse af barselscafeer samt i mindre omfang honorar til oplægsholdere, som ikke er ansat i Miljøpunkt Østerbro. Der er ikke udgifter til lokaleleje, men i 2016 forventes 10.000 kr. anvendt til varigt markedsføringsmateriale for perioden 2016-2019. Derudover forventes en årlig udgift til annoncering af barselscafeer i lokalaviser og andre lokale medier på ca. 15.000 kr., men forventningen er, at de fleste lokalaviser gerne bringer gratis redaktionel omtale af cafeerne.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
Kemibarselscaféer	225	215	215	215	870

Risikovurdering

Projektets succes afhænger af, om der er tilstrækkeligt fremmøde til caféerne. Baseret på Miljøpunkt Østerbros erfaringer er risikoen dog ikke stor, når arrangementet annonceres elektronisk og på tryk på forhånd.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,87 mio. kr. i perioden 2016-2019. I 2016 er der en engangsudgift på 0,01 mio. kr. til varigt markedsføringsmateriale, men ellers er den årlige driftsprofil på 0,2 mio. kr. for 60-80 barselscafeer på tværs af byen årligt.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Kemibarselscaféer	225	215	215	215	870
Serviceudgifter i alt	225	215	215	215	870

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2016 og afsluttet i december 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



3. september 2015

TMI31 Opsætning af to københavnerbænke på Langelinie



Baggrund

Socialdemokraterne har bestilt et budgetnotat om opsætning og vedligeholdelse af mindst to bænke på Langelinie.

Indhold

En københavnerbænk koster ca. 7.500 kr. i indkøb og kan opsættes for ca. 2.500 kr. Udgifterne til indkøb og opsætning af en bænk er der i alt 10.000 kr. Budgetønsket er derfor skalerbart.

Placering af bænkerne på Langelinie vil blive fastlagt med inddragelse af Østerbro Lokaludvalg.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,02 mio. kr. i 2016. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,001 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2016.

Tabel 1. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2016
Opsættelse af to bænke på Langelinie	20	1

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

Risikovurdering

Projektet vurderes at være relativt ukompliceret, og der er derfor ikke af midler til uforudsete udgifter.

Udgifterne til opsætning af bænke kan imidlertid være højere end det budgetterede, hvis bænkerne skal placeres på steder, hvor der f.eks. er asfalt, og hvor opsætningsarbejdet efterfølgende kræver udbedrende asfaltarbejde.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Langelinie

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,02 mio. kr. i 2016 til indkøb og opsætning af to københavnerbænke. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,001 mio. kr. årligt fra 2016 og frem til vedligeholdelse af bænken.

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Indkøb og opsætning af to bænke		20				20	20*
Anlægsudgifter i alt		20				20	20*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		1	1	1	1	4	
Afledte serviceudgifter i alt		1	1	1	1	4	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2016 og ibrugtaget i maj 2016.

Tabel 3. Tidsangivelse

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